NAFTA

Rocznik XV MARZEC 1936 Zeszyt 3.

Fundusz popierania wiertnictwa naftowego

Fundusz ten uruchomiony ma być już niebawem. Wynika to choćby z faktu ogłoszenia już rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu o tym funduszu, które zamieszczamy w całości w dziale prawnym pisma. Wkrótce nastąpi mianowanie przez Ministra Przemysłu i Handlu członków Rady funduszu, poczem fundusz ten rozpocznie natychmiast swoją działalność. Do składu Rady wejść mają również przedstawiciele przemysłu czysto kopalnianego, zorganizowanego w Związku Polskich Przemysłowców Naftowych.

Związek — opierając się na aktywności grupy, którą reprezentuje, i na jej dorobku wiertniczym, zwrócił się do czynników rządowych z prośbą o obrócenie tego funduszu w całości na pomoc finansową dla mniejszych przedsiębiorstw, podejmujących wiercenia naftowe, oraz o zapewnienie powyższej grupie większego wpływu na ten fundusz i na jego działalność. O ile wiemy, to postulat pierwszy został w swoim czasie uznany i wszystko obecnie zależy od kwestji wykonania. Natomiast sprawa liczbowego udziału tej grupy w Radzie Funduszu podobno nie została do tej chwili ostatecznie wyjaśniona. O ile nam wiadomo, to w Związku Polskich Przemysłowców Naftowych mają nadzieję, że również i ta sprawa weźmie dla niej pomyślny obrót.

Z tą chwilą, gdy Fundusz rozpocznie działalność — ma być, o ile nam wiadomo, wyznaczony specjalny termin dla wnoszenia podań o pożyczki. O rozpoczęciu przez Fundusz działalności, ogół przedsiębiorstw zawiadomiony zostanie za pośrednictwem organizacyj naftowych i przez opublikowanie w prasie.

Wszystko na to wskazuje, że fundusz ten zacznie funkcjonować jeszcze w bieżącym miesiącu, a najpóźniej w pierwszych dniach kwietnia b. r. Uruchomienie funduszu nastąpić ma w sposób uroczysty i pierwsze posiedzenie Rady funduszu otworzyć ma osobiście Pan Minister Przemysłu i Handlu dr R. Górecki w obecności Pana Dyrektora Departamentu Cz. Pechego.

Józef Szlemiński

Problem niezależności gospodarczej

Zamieszczamy obok, pod tym samym co wyżej tytułem, część przemówienia p. posła dra Bronisława Wojciechowskiego, wygłoszonego na Komisji budżetowej Sejmu dnia 29 stycznia b. r. przy sposobności obrad nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, którą oddał nam łaskawie do druku.

P. poseł Wojciechowski poruszył w tem przemówieniu niezmiernie ważne dla nas jako kraju, zagadnienie — mianowicie sprawę

naszej — że się tak wyrazimy, niepodległości gospodarczej. Stanął na stanowisku, że nasza oficjalna polityka gospodarcza powinna iść wyraźnie i zdecydowanie po linji odzyskania tej niepodległości.

Zdawałoby się, że nie mamy nic do powiedzenia w tej sprawie, albowiem p. poseł Wojciechowski, rozwodząc się na ten temat, nie mówi o przemyśle naftowym, nie analizuje go z tej strony, ani też nie oświetla panujących w nim pod tym względem stosunków, i poza krótką wzmianką, że udział obcego kapitału wynosi w tym przemyśle 87,6%, nie wspomina o nim więcej ani jednem słowem. A jednak mimo to cała ta część przemówienia p. posła Wojciechowskiego stosuje się w zupełności również do przemysłu naftowego. Z całą pewnością miał on na myśli zarówno ten przemysł jak i stosunki w nim panujące, właśnie ze względu na owe 87,6% obcej w nim własności. Ale p. poseł Wojciechowski mówił o tym przemyśle jeszcze dlatego, że jedno z największych przedsiębiorstw naftowych — mianowicie Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin", należy do państwa, i że w Radzie administracyjnej tego przedsiębiorstwa zasiadają wyżsi urzędnicy także z resortu, do którego należy nadzór nad tem przedsiębiorstwem, i którzy z tytułu swego stanowiska powołani są do sprawowania tego nadzoru. Wszystko to nie ulega dla nas najmniejszej wątpliwości.

Jeżeli jednak zabieramy głos w tej sprawie, to nie dlatego, ażebyśmy odmawiali słuszności wywodom p. posła Wojciechowskiego, które są w sensie zasadniczym, o ile chodzi o niezależność gospodarczą — bezwzględnie słuszne i tak logiczne oraz przekonywujące, że nie nastręczają żadnych zgoła wątpliwości. Każdy bowiem przyznać musi, że bez niezależności gospodarczej niema pełnej niezależności politycznej, tak samo jak nie do pomyślenia jest pełna niezależność i swoboda gospodarcza bez niepodległego bytu. Jest również rzeczą bezsporną, że o ile nie uniezależnimy się pod względem gospodarczym od wpływów obcych i nie rozszerzymy naszego własnego stanu posiadania w naszym przemyśle i handlu do granic możliwie największych, to będziemy tylko wyrobnikami na własnej ziemi, obsługującymi obce kapitały i pracującymi na rzecz zagranicy. Pod tym względem zgadzamy się z p. posłem Wojciechowskim w zupełności. Lecz zdaniem naszem sprawa obcych kapitałów wymaga pewnego dalszego wyjaśnienia i naświetlenia przynajmniej pod pewnemi względami i to nas skłania nie do polemizowania oczywiście z p. posłem Wojciechowskim na ten temat, jeno do uzupełnienia jego wywodów pewnemi uwagami z naszego stanowiska — w tym sensie, jak my się na sprawę tę zapatrujemy.

Szczupłe ramy niniejszego artykułu nie nadają się zupełnie do wszechstronnego roztrząsania sprawy udziału kapitałów obcych w naszem życiu gospodarczem. Jest to bowiem temat, nad którym dyskutować można bardzo szeroko i dojść do bardzo rozmaitych konkluzyj, zwłaszcza jeżeli się uwzględni czasy, w jakich żyjemy i ograniczoną swobodę przenikania kapitałów z kraju do kraju. Nie uważamy jednak za wskazane lub zgoła możliwe w naszych warunkach, zupełne wyrzeczenie się tych kapitałów lub wyeliminowanie ich z naszego rozwoju gospodarczego. Uważamy, że byłoby to połączone ze szkodą dla nas, gdyż w pewnych warunkach i użyte w odpowiedniej formie, mogą nam kapitały te oddać wcale poważne usługi i ułatwić rozbudowę gospodarczą kraju, a w każdym razie proces ten znacznie przyśpieszyć.

Nie jest też bez znaczenia sprawa tych kapitałów i dla naszego przemysłu naftowego. Nie rozporządzamy bowiem w kraju wystarczającemi kapitałami na cele wiertnicze i na prowadzenie bardzo kosztownych głębokich wierceń poszukiwawczych, zwłaszcza takiemi, któreby mogły być przeznaczone w

znacznej części na stratę spowodu zupełnie normalnego w tych wypadkach, wielkiego ryzyka wiertniczego.

To też utrudnianie wszystkim bez wyjątku kapitałom obcym dostępu do naszego przemysłu, bez wdawania się w ich ocenę i bez względu na warunki — uważalibyśmy za krok nietylko niewskazany, ale również wielce nierozważny, gdyż są wypadki, w których kapitały te odegrać mogą rolę twórczą. Wszystko zależy od okoliczności, formy i charakteru tych kapitałów. Oczywiście, kapitał obcy nie powinien i nie może w żadnej formie, czyto pośrednio czy też bezpośrednio — zamykać dostępu do przemysłu — mamy tu na myśli również przemysł naftowy — kapitałom miejscowym. Nie może pod żadnym pozorem stać na przeszkodzie w tworzeniu w kraju przedsiębiorstw, opartych na kapitałach krajowych. Mniejszym natomiast i słabszym kapitałowo tego rodzaju przedsiębiorstwom nie może utrudniać egzystencji. Słowem, nie może działać hamująco na rozwój naszego życia gospodarczego w oparciu o kapitały i elementy miejscowe.

Obce kapitały mogą pracować u nas i z nami na zasadach równości, nie mogą jednakowoż rościć sobie pretensji do supremacji, ani też wyzyskiwać swej przewagi dla celów sprzecznych z naszemi interesami gospodarczemi. Idzie również o to, ażeby wszelka działalność kapitałów obcych obracała się wyłącznie w ramach elementów czysto gospodarczych, i ażeby ośrodki dyspozycji gospodarczej należących do nich zakładów przemysłowych, znajdowały się istotnie w Polsce — a nie poza granicami naszego kraju.

Jeżeli uznajemy w zasadzie użyteczność kapitałów obcych w pewnych warunkach, i o ile odczuwamy potrzebę dopływu ich do naszego życia gospodarczego, to rzecz jasna, że nie możemy zajmować stanowiska wrogiego lub choćby tylko niechętnego wobec kapitałów, które są lojalne i nie mają na względzie żadnych innych celów — poza zarobkiem przemysłowym. Przeciwnie, stosunek nasz do tych kapitałów powinien być najzupełniej poprawny. Tego rodzaju kapitały obce, których działalność odpowiada naszym potrzebom gospodarczym, i które pracują bez zarzutu i z pożytkiem dla naszego rozwoju gospodarczego — powinny czuć się u nas dobrze i całkiem pewnie i nie powinny być narażone na żadne niespodzianki i nieprzyjemności.

O ile natomiast chodzi o wywody p. posła Wojciechowskiego w kwestji obsady rad nadzorczych i administracyjnych przedsiębiorstw państwowych, w danym wypadku Rady administracyjnej „Polminu" — to jego stanowisko nie trafia nam zupełnie do przekonania. Nie widzimy żadnego słusznego powodu, dla którego należałoby właśnie osoby nadzorujące przedsiębiorstwa państwowe z tytułu zajmowanego stanowiska urzędowego — odsunąć od udziału w tych radach. Daruje nam p. poseł — ale argument, że wtedy wytwarza się poczucie solidarności interesów pomiędzy dyrekcją przedsiębiorstwa państwowego a członkami rady, którzy z drugiej strony są mężami zaufania właściwego ministra dla kontroli tychże przedsiębiorstw, ale już w innej roli — i zatraca się granica między przedsiębiorstwem a urzędem — jest niewystarczający i mało przekonywujący. Udział w tego rodzaju radach osób urzędowych z właściwego dla danego przedsiębiorstwa resortu — wydaje nam się rzeczą o wiele właściwszą, aniżeli obsadzanie tych rad wyłącznie osobami z innych resortów, które pozatem nie mają żadnej styczności z danem przedsiębiorstwem. Bo osoby te spoglądają zazwyczaj na dane przedsiębiorstwo wyłącznie pod kątem widzenia jego bezpośrednich i najbliższych interesów.

Nie pojmujemy dlaczego udział osób z właściwego resortu, miałby im przeszkadzać w sprawowaniu kontroli przedsiębiorstwa państwowego i nadzorowaniu jego działalności. Przeciwnie, w naszem przeświadczeniu okoliczność ta powinna raczej ułatwiać tym

osobom kontrolę i nadzorowanie. Bliska zaś styczność z przedsiębiorstwem państwowem ma jeszcze tę dobrą stronę, że ułatwia tym osobom wpływanie na działalność gospodarczą tego rodzaju przedsiębiorstwa i czuwanie nad tem, ażeby działalność ta nie zacieśniała się wyłącznie do kręgu najbliższych i bezpośrednich interesów przedsiębiorstwa oraz nie stała w sprzeczności z interesami gospodarczemi kraju i z założeniami ogólnej polityki gospodarczej — a również — ażeby przedsiębiorstwo państwowe spełniało ciążące na niem zadania natury ogólnej, na co p. poseł Wojciechowski całkiem słusznie kładzie nacisk. My w przemyśle naftowym mamy tego dowody. Żałować raczej należy, że udział tych osób, np. w Radzie administracyjnej „Polminu" jest w stosunku do liczby osób z innych resortów — liczebnie nieznaczny, co osłabia ich wpływ na to przedsiębiorstwo i wszystkie jego poczynania.

Zresztą wszystko zależy od osób i od ich światopoglądu oraz zdolności ogarniania spraw gospodarczych z szerszego stanowiska.

Kolizje interesów pomiędzy przedsiębiorstwami państwowemi i prywatnemi powstają nie spowodu należenia osób powołanych do nadzorowania przedsiębiorstwa do składu jego rady, lecz wskutek tego, że przedsiębiorstwa państwowe mają zawsze bardzo łatwy dostęp do wszystkich władz i urzędów państwowych, które często utożsamiają interesy przedsiębiorstwa państwowego z interesami państwa, jako takiego.

Poseł dr. Bronisław Wojciechowski

Problem niezależności gospodarczej

(Wyciąg z przemówienia na Komisji budżetowej Sejmu dn. 29.I. 1936)

Z punktu widzenia dalekich celów polskiej polityki przemysłowej, mamy przed sobą olbrzymią pracę. Oczywiście, jeśli chodzi o cel zasadniczy, jaki należy osiągnąć. Celem naszym musi być takie ukształtowanie stosunków gospodarczych, aby ośrodki dyspozycyjne naszego przemysłu, nie leżały poza granicami Polski. Tylko wtedy bowiem na kształtowanie się procesów produkcji i wymiany będzie mogła wywierać decydujący wpływ gospodarcza racja stanu Państwa Polskiego.

Dzisiejszy stan rzeczy jest pod tym względem b. niezadawalniający. Najważniejsze gałęzie naszego przemysłu w olbrzymiej większości znajdują się w rękach obcego kapitału. Udział kapitału zagranicznego przedstawia się w różnych gałęziach przemysłu w Polsce w sposób następujący: w górnictwie 64.2%, w tem w przemyśle naftowym 87.6%, w hutnictwie 84.4%, w przemyśle metalowym 25.2% w tem w przemyśle elektrycznym 40.8%, w przemyśle chemicznym 57.7%, w przemyśle włókienniczym 21.9%, w gazowniach i elektrowniach 77.2%.

Ośrodki dyspozycyjne tych przemysłów znajdują się w Paryżu, Wiedniu, Nowym Jorku i t. d.

Dopóki nie przystąpimy do rozwiązania problemu stanu posiadania w przemyśle, dopóki nie obudzimy w sobie ambicji i sił twórczych, któreby unarodowiły nasz przemysł, będziemy raczej obserwatorami tego problemu, gośćmi na własnej ziemi, dostarczającymi fabrykom i kopalniom polskim — sił robotniczych i urzędniczych, i nie mającymi wpływu na kształtowanie się naszej rzeczywistości gospodarczej.

W procesie unarodowienia naszego przemysłu istnieją dwa czynniki przy pomocy których element polski opanowuje różne gałęzie gospodarstwa narodowego: czynnik państwowy i prywatny.

Kilka uwag na temat czynnika państwowego, jego roli i organizacji w życiu gospodarczem. Bezpośrednia działalność Państwa w zakresie przedsiębiorstw oznaczana jest powszechnie słowem etatyzm. Jest rzeczą bardzo łatwą poddawać krytyce, zwłaszcza ujemnej, działalność etatystyczną Państwa. Ale, jak każde generalizowanie, szczególnie w zakresie gospodarczym, może być błędne, tak i tutaj krytycy popełniają kilka błędów. Pierwszy błąd: odrzucanie a limine działalności państwa w zakresie prowadzenia różnych gałęzi przemysłu. Jest to kardynalny błąd, gdyż niektóre gałęzie przemysłu mogą istnieć tylko dzięki inicjatywie państwa — państwo przedewszystkiem jest w ich istnieniu zainteresowane — myślę o przemyśle chemicznym, a w szczególności o fabrykach związków azotowych, — niekiedy tylko inicjatywa państwa umożliwia rozwiązanie jakiegoś doniosłego problemu gospodarczego, jak np. budowa portu w Gdyni. Nie chcę przypominać uznanej powszechnie roli państwa w dziedzinie kolejnictwa, poczty itd.

A więc są dziedziny, gdzie działalność gospodarcza narzuca się inicjatywie państwa. Ale i w innych — zagadnienie etatystyczne musi być w Polsce traktowane inaczej, niż może w innych krajach. Właśnie pod kątem widzenia zasadniczego celu, do którego dążyć należy, t. j. unarodowienia przemysłu. Inicjatywa prywatna jest tu niewystarczająca. Rola państwa, jeśli nie trwała, to przynajmniej przejściowa, musi wybijać się na pierwszy plan. Albowiem naród, dążąc do swej niepodległości gospodarczej, nie może się wyrzec tego potężnego instrumentu, jakim jest aparat państwowy. Dla doktryny, dla teorji, może gdzieindziej słusznej, nie możemy wyzbywać się możliwości zdobywania na rzecz polskiego elementu ważnych warsztatów naszego życia przemysłowego w tym właśnie celu, aby ośrodki dyspozycji gospodarczej tych warsztatów znalazły się w granicach Państwa Polskiego.

I tutaj nasuwają się słowa krytyki działalności etatystycznej naszych przedsiębiorstw, krytyki, płynącej nie z negacji, lecz z pozytywnego stosunku do sprawy i właśnie pod kątem widzenia celów, jakim przedsiębiorstwo państwowe ma służyć. Cele te są dalsze, powiedziałbym zasadnicze, jeśli myślimy o polityce gospodarczej państwa, o idei niezależności gospodarczej, o problemie unarodowienia przemysłu. Cel bliższy — rentowność przedsiębiorstwa. Jeśli chodzi o cele zasadnicze, nie widzimy, aby istniał jakiś skrystalizowany program działalności rządu i właściwych resortów, mający na celu opanowywanie przez żywioł polski, t. j. przez rząd i czynnik prywatny — pewnych gałęzi przemysłu — a czas jest po temu sposobny. Bo okres kryzysu pozwala łatwo i tanio na przesunięcia w stanie posiadania ludzkich warsztatów pracy.

Zadaniem przedewszystkiem Ministerstwa Przemysłu i Handlu byłoby opracowanie programu stopniowego przejmowania z rąk obcych przynajmniej poważniejszej części naszych fabryk, hut i kopalń, bądź to na rzecz Państwa — tam, gdzie problem gospodarki państwowej można rozwiązać pozytywnie, bądź to na rzecz konsorcjów prywatnych, opartych na polskich kapitałach i polskich pracownikach, pod przejściową kontrolą i opieką rządu.

Materjału w tej dziedzinie nie zabraknie.

Jeśli chodzi o cel drugi — o rentowność przedsiębiorstw państwowych, to istnieją w tej dziedzinie olbrzymie braki organizacyjne. Powiedzmy sobie otwarcie: przedsiębiorstwa państwowe są w zasadzie nierentowne. W dzisiejszych czasach jest jednak wiele prywatnych przedsiębiorstw nierentownych, nie możemy więc poczytywać Państwu za specjalny grzech, to, co jest zjawiskiem ogólnem. Ale przedsiębiorstwa państwowe nie spełniają swej zasadniczej roli forpoczty polskiej na rozległych dziedzinach, opanowanych przez obcy kapitał. Kierownicy przedsiębiorstw państwowych układają sobie życie, jak mogą najwygodniej: są największymi zwolennikami karteli przemysłowych, często ich inicjatorami. Wiadomo, że przy kartelu rola dyrekcji przedsiębiorstwa prywatnego, czy państwowego,

jest dość bierna, ogranicza się do obserwacji i statystyki. Zagadnienie inicjatywy twórczej, udoskonalenia produkcji, walki o nowe rynki zbytu w kraju, czy zagranicą — nie istnieje. Jest też powszechną tajemnicą, że w ostatniej akcji antykartelowej przedsiębiorstwa państwowe znalazły się po tamtej stronie barykady t. j. przeciw całemu społeczeństwu.

Stąd też niechęć społeczeństwa przeciw etatyzmowi w ostatnich czasach pogłębiła się. Znane jest mi powiedzenie jednego z przedstawicieli wielkiego przemysłu, który w czasie rozmowy z jednym z członków Rządu o obniżce cen cukru, wyraził się w ten sposób: „Jaka szkoda, że nie mamy przynajmniej jednej państwowej cukrowni, bo wtedy nie doszłoby do tak poważnej obniżki ceny cukru."

Jest w tem powiedzeniu poważne oskarżenie przeciw przedsiębiorstwom państwowym, które, mając przed oczyma bezpośredni, zresztą często niezrealizowany cel, t. j. rentowność, zapominają o celach ważniejszych, łączących przedsiębiorstwa państwowe ze społeczeństwem, z jego troskami i bólami.

Jeszcze kilka uwag o organizacji przedsiębiorstw państwowych: organizacja ta jest nieodpowiednia, a nawet szkodliwa zarówno dla tych przedsiębiorstw, jak i dla całego życia gospodarczego. Rady nadzorcze i administracyjne przedsiębiorstw państwowych dobierane są spośród urzędników resortów, nadzorujących dane przedsiębiorstwa. Wytwarza się poczucie solidarności interesów, co jest rzeczą ludzką, pomiędzy dyrekcją przedsiębiorstwa państwowego a członkami rady nadzorczej, którzy z drugiej strony są mężami zaufania właściwego Ministra dla kontroli tychże przedsiębiorstw, ale już w roli dyrektorów departamentów, naczelników wydziałów i t. d. Zatraca się granica między przedsiębiorstwem państwowem, a urzędem, powstaje zamieszanie, i w końcu niewiadomo, kiedy dany urzędnik reprezentuje ścisły interes państwa i urzędu jako takiego, a kiedy partykularny interes skomercjalizowanego przedsiębiorstwa państwowego. Ma to duże znaczenie przy kolizji interesów pomiędzy przedsiębiorstwem państwowem i prywatnem, i utrudnia, a może nawet wypaczyć decyzję Ministra w takich wypadkach. Słyszy się bardzo często skargi prywatnych przemysłowców na te skłonności dyrektorów przedsiębiorstw państwowych do odgrywania roli „urzędowej", oraz na trudności, w jakich znajdują się przy wydawaniu właściwej opinji urzędnicy Ministerstwa, będący równocześnie członkami rad nadzorczych zainteresowanych przedsiębiorstw państwowych.

Gdybyśmy chcieli teraz odpowiedzieć na pytanie, czy Polska ma prowadzić politykę etatystyczną, czy antyetatystyczną, należałoby odpowiedzieć: ani etatystyczną, ani antyetatystyczną. Polska musi stworzyć sobie szeroki program unarodowienia polskiego przemysłu. W wykonaniu tego programu rola Państwa jest niezwykle doniosła. Ale rząd i istniejące przedsiębiorstwa państwowe tylko wtedy spełnią swe zadanie, jeśli nigdy nie stracą z oczu zasadniczego celu, któremu służyć musi każda działalność przemysłowa w Polsce państwowa i prywatna — unarodowienia przemysłu.

Jeszcze kilka słów o organizacyjnej stronie samego urzędu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wydaje mi się, że i tutaj wskazane są pewne przesunięcia, które mogłyby dać w rezultacie nawet oszczędności budżetowe. Nie stawiam tu żadnych wniosków, gdyż wiem, że Pan Minister Górecki po żmudnej i mozolnej akcji kartelowej, zabierze się i do tego zagadnienia. Ale nie rozumiem naprzykład, potrzeby stworzenia niedawno temu, oddzielnego urzędu, niejako departamentu, dla spraw Izb Przemysłowo-Handlowych, jeśli te sprawy doskonale mogą pomieścić się w zakresie działalności departamentu przemysłowego. Taksamo nie wydaje mi się koniecznem kreowanie — również na prawach departamentu — biura inspekcji finansowej przedsiębiorstw państwowych. Wszystkie sprawy przedsiębiorstw państwowych, zarówno finansowe, jak i organizacyjne, winny być skoncentrowane we właściwych departamentach.

MOTORYZACJA

Drogi i motoryzacja na Naradzie Gospodarczej

Przedmiotem obrad na Naradzie Gospodarczej, która odbyła się w dniach 28. II. — 2. III. b. r. w Warszawie, była również interesująca żywo przemysł naftowy — sprawa drogowa i motoryzacyjna. Na jednej z Komisyj Prezes Zarządu Głównej Ligi Drogowej Stefan hr. Tyszkiewicz wygłosił na odnośny temat następujące przemówienie:

„Narada Gospodarcza, powołana do życia w celu wyjaśnienia zagadnień gospodarczych, nie może nie wyjaśnić sprawy jednego z najważniejszych problemów i najgorszych bolączek odrodzonej Polski — problemu dróg i motoryzacji. Niedostateczne uznanie stanowiska tych problemów w hierarchji potrzeb państwowych jest głównym powodem braku u nas dróg i zaniku motoryzacji.

Gdy na całym świecie droga uznana jest za pierwsze posunięcie twórcze, rozwijające życie, a od stanu i ilości dróg zależy rozwój każdego kraju, w Polsce słyszymy zdania wśród ludzi nawet bardzo kulturalnych, że droga jest zbytkiem, że niezrozumiałym jest pęd, który odczuwać się daje w całym kraju i w całem społeczeństwie do budowy dróg.

Drogi nie są zbytkiem, gdyż gospodarczo podnoszą kraj, bo pobudzają życie w chwili ich wykonywania, zatrudniając najliczniejsze rzesze niewykwalifikowanych bezrobotnych inwestycją, sięgającą na najdalszą metę.

Ci, którzy z dróg korzystają i odczuwają ich brak lub ich zły stan, wiedzą ile tracą na tem, dlatego też bez wyjątku we wszystkich powiatach Rzeczypospolitej opłaty drogowe nie spotykają sprzeciwu, płatnicy najmniej zalegają w spłacie tego podatku i Samorządy chętnieby podniosły wysokość opłat drogowych, gdyby nie były powstrzymywane przez Władze Skarbowe. Czem się tłumaczy ta popularność opłat drogowych. Tem, że podatek ten w oczach podatników — to nie ciężar, to udział ich w inwestycjach realnych, gospodarczo usprawiedliwionych i dla nich bezspornie korzystnych.

Przy rozpatrywaniu sprawy dróg i motoryzacji należy również i przedewszystkiem pamiętać, że bezpieczeństwo kraju wchodzi tu w rachubę.

Minęły sromotne czasy gdy w bezdrożach mocarstwa szukały sprzymierzeńca i obrony.

Przy dzisiejszej technice nie liczącej się w czasie wojny z żadnemi kalkulacjami i kosztami, zła droga nie stanie długo na przeszkodzie, natomiast brak dróg, bez których normalny rozwój motoryzacji jest niemożliwy, to więzy bezbronności w które sami zakuwamy się bezwiednie.

Stan naszych dróg jest fatalny. Większość naszych dróg są to drogi gruntowe, kamienne nawierzchnie, pokrywające nawet nasze drogi państwowe, to jest główne arterje komunikacyjne, mają mniej, niż połowę potrzebnej grubości i wobec tego załamanie nawierzchni przy braku środków na jej utrzymanie, jest tylko kwestją krótkiego czasu lub zwiększenia ruchu, np. w czasie wojny.

Ogólna gospodarka drogowa państwowa i samorządowa ma przed sobą ogromne roboty. Potrzebne są pieniądze, konieczne są też świadczenia w naturze, konieczną jest jednak przedewszystkiem planowość nietylko w opracowywaniu programów technicznych, lecz w zapewnieniu im realnych środków pieniężnych i konsekwentnem realizowaniu tych uzgodnionych w porę programów.

Tragedja zagadnienia drogowego w Polsce polega przedewszystkiem na tem, że gospodarka drogowa musi zadowolić się resztkami, których wysokości ani terminu wyasygnowania przewidzieć się nie daje.

Skarb Państwa skreślił normalną roczną dotację z ogólnego budżetu na utrzymanie dróg, skazując na zagładę 700 miljonów złotych majątku narodowego, jakim jeszcze są drogi państwowe.

40 miljonów złotych potrzeba rocznie na utrzymanie i na uzupełnienie normalnego zużycia dróg Państwa. Te 40 miljonów złotych muszą w przyszłości być stale zapewnione drogom w ogólnym budżecie Państwa, gdyż drogi Państwa stanowią własność całego Narodu, spełniając rolę komunikacyjną, ogólnopaństwową i systematyczne ich niszczenie,

niszczy stan posiadania narodowego, wpływając ujemnie na stan ekonomiczny i kulturalny kraju.

Odbudowa naszej sieci drogowej wymaga długich lat systematycznej pracy i zmobilizowania możliwie największych środków. Sumy na te cele muszą być przeznaczone w pierwszym rzędzie z sum przeznaczonych na inwestycje Państwowe.

Budowa dróg jest najskuteczniejszym narzędziem walki z bezrobociem bezpośrednio przez ożywienie wsi i przemysłu. Zamiast wypłacać ludziom zdrowym i zdolnym do pracy premje za bezczynność, należy przyciągać ich do przyjęcia udziału w wielkiem dziele i w twórczej pracy.

Przy braku środków pieniężnych należy najracjonalniej niemi gospodarować, dlatego też wykorzystać również należy chęć ludności pracowania na drogach. Inicjatywę lokalną ludności, znającej swe istotne potrzeby gotowej dać i dającej dobrowolnie swój czas, swą pracę, swe wozy i konie oraz miejscowy materjał należy poprzeć, uzupełniając te wszystkie walory potrzebną gotówką, umożliwiającą racjonalne utrwalenie wykonywanych robót.

Przez zmobilizowanie wszystkich elementów twórczych kraju można podnieść w ogromnym stopniu środki przeznaczone na drogi. Dotyczyć to może i powinno przedewszystkiem dróg gminnych, których 270.000 km nie posiada żadnych źródeł utrzymania prócz świadczeń drogowych w naturze ludności. Bez gotówki jednak praca ta idzie stale na marne, przy niedużej pomocy w gotówce powstaje natomiast twarda chociaż prymitywna droga, która przy małym ruchu lokalnym trwać może długie lata.

Drogi te mają kapitalne znaczenie. Są one w stosunku do dróg państwowych, do głównych arteryj komunikacyjnych, tem, czem są strumyki w stosunku do rzek, z nich bowiem powstaje ruch na głównych szlakach, dzięki którym tętni życie gospodarcze kraju.

Główne drogi państwowe, na których natężenie ruchu przekracza setki, a nawet tysiące tonn na dobę — muszą być uodpornione na duże tarcie, któremu podlegają, na niszczące skutki mieszanego ruchu konnego i samochodowego, specyficznego dla naszych warunków.

Ocenić w jakich warunkach, jakie gatunki nawierzchni najlepiej się opłacają może jedynie aparat techniczny, mający pieczę nad temi drogami, a który posiada wysokie kwalifikacje techniczne i moralne.

Ministerstwo Komunikacji opracowało programy techniczne na okres 6-cio letni, wykonanie których jest koniecznością o ile Polska ma zachować mocarstwowe stanowisko wśród innych narodów. Program finansowy jest jednak dotąd niezatwierdzony.

Planowość robót i terminowość zapewnienia funduszów, a więc możność racjonalnego zorganizowania robót może zastąpić w dużym stopniu brakujące pieniądze. Opóźnianie w ustalaniu budżetów powoduje niepowetowane straty, jest marnowaniem grosza publicznego.

W Polsce plan finansowy drogowy nie istnieje, jest próżnią, którą z roku na rok zapycha się czem się da, skąd się da i kiedy się da.

Ujemny wpływ tego odczuwa gospodarka drogowa, odczuwa ją Skarb Państwa, odczuwa ją przemysł drogowy. Mamy tę szczęśliwą sytuację, że posiadamy wszystkie materjały potrzebne dla budownictwa drogowego, że posiadamy przemysł, który może zaspokoić wszystkie zapotrzebowania gospodarki drogowej. Przemysłowi temu, aby mógł istnieć i rozwijać się, aby mógł pracować i uczciwie zarabiać, trzeba przedewszystkiem zapewnić ciągłość i równomierność robót. Trzeba móc wymagać od niego niskich cen, opartych na racjonalnej kalkulacji, trzeba mu jednak zapewnić równocześnie i wzamian pewność i rentowność.

U nas mamy zjawisko wręcz przeciwne. W chwilach zrodzenia się większych projektów lub chwilowego ich wykonywania, pobudza się przemysł do rozbudowy, bo bez rozbudowy tego przemysłu nie mogą być szersze plany zrealizowane. Gdy źródła finansowania zawodzą, przemysł pozostawia się własnemu jego losowi.

Podrywanie zaufania kapitału do lokat w przedsiębiorstwach drogowych jest lekkomyślnością, gdyż przy braku kapitału należy stwarzać warunki przyciągające kapitał, ułatwiające i potaniające finansowanie budownictwa drogowego w naszym kraju.

W tym celu należy zapewnić bezwzględnie rentowność przedsiębiorstwa i dbać o nią. Należy zmniejszyć koszty dyskonta skryptów dłużnych drogowych przez ciągłość i terminowość operacyj kredytowych. Jeżeli Skarb

Państwa w danym wypadku stoi gorliwie na stanowisku obrony kredytu Państwa przez regularne spłacanie przedstawionych mu do zapłaty skryptów, to odbiór robót i wydawanie skryptów za roboty uskuteczniane jest zbyt długo narażając przedsiębiorców drogowych na straty a Polskę na utratę kredytu. Przeciążenie personelu administracyjnego i drogowego jest głównem usprawiedliwieniem tej sytuacji.

Państwowy Fundusz Drogowy może mieć o wiele szersze możliwości kredytowe w kraju i zagranicą. Przykładem służyć może łatwość kredytu uzyskanego przy systematycznej, planowej i rozłożonej na szereg lat budowie Gdyni.

O tę systematyczność, planowość finansową, dla gospodarki drogowej zwracamy się do Pana Ministra Kwiatkowskiego, twórcy Gdyni, gdyż tylko planowość finansowa może zapewnić rozwiązanie tego problemu kluczowego ekonomicznego życia Polski, jakim jest problem drogowy.

W dziedzinie motoryzacji musimy zabrać głos, aby bić na alarm, gdyż położony musi być kres bezmyślnej demotoryzacji naszego kraju.

Absurd obecnej sytuacji pozwala na wszelkie przypuszczenia. Dlatego też Polska musi być na przyszłość zabezpieczona przed fantastycznemi poczynaniami, które postawiły ją pod tym względem narówni z dzikiemi narodami i na łasce lub niełasce ewentualnego wroga.

To jest opinja całego kraju. Wobec tego żądać musimy niezwłocznego, bezwzględnego zahamowania demotoryzacji i stopniowego i systematycznego wzrostu motoryzacji na przyszłość.

Sytuacja wymaga kategorycznych posunięć i Rząd w swych decyzjach dla osiągnięcia rezultatów opierać się będzie musiał nie na biurokratycznych przesłankach, które ostatecznie zawiodły na całej linji, a na fachowej radzie znawców problemu i na opinji całego społeczeństwa, które należy szczeremi posunięciami przyciągnąć dla motoryzacji.

Biorąc pod uwagę ścisłe i miarodajne cyfry stwierdzam, że Polska posiada obecnie 25.728 samochodów.

Widzimy cyfrę przerażającą swą znikomością.

Lecz najgroźniejszy jest fakt, że cały ten nasz tabor jest zużyty w 80 proc., że goni ostatkami i, że dla zachowania choćby obecnego stanu musi być niezwłocznie zasilony nowemi wozami. W roku 1936 należy zastąpić około 10.000 starych gruchotów. Przy obecnej cenie na samochody sprzedaż 10.000 wozów w Polsce jest niepodobieństwem, a jednak jest koniecznością.

Wobec tego należy zniżyć ceny, aby udostępnić ich nabycie.

Należy również obniżyć koszty utrzymania pojazdów motorowych przedewszystkiem przez zmniejszenie ceny paliwa.

Przemysł krajowy samochodowy i pomocniczy, który stopniowo się rozwija i rokuje najlepsze nadzieje na przyszłość, nie może jednak zapewnić obecnie jeszcze dostatecznej ilości samochodów.

Koniecznością jest więc chwilowe zasilenie rynku z zagranicy przy znacznej chwilowej zniżce stawek celnych lub zwrocie cła w formie premji dla nabywców dla określonych kategoryj wozów brakujących na rynku.

Przy tych posunięciach kierować się należy troską o bilans handlowy, ograniczając się do operacyj kompensacyjnych oraz zapewnić należy przyszłość polskiemu przemysłowi samochodowemu przez racjonalną, stopniowo wzrastającą, fachowo opracowaną taryfę celną na wozy, zespoły i części.

Wreszcie najważniejszem jest natychmiastowa zmiana nastawienia Urzędów Skarbowych do posiadaczy samochodów.

Przy szukaniu dróg ożywienia życia gospodarczego wsi i przemysłu, zbliżenia producenta do konsumenta, zatrudnienia bezrobocia i stworzenia warunków lepszej obronności kraju problem dróg i motoryzacji przedstawia najracjonalniejsze i najskuteczniejsze tereny działalności. Realizacja poprawy, uwzględniając nawet finansową sytuację, może być osiągnięta przez wypełnienie niżej wymienionych postulatów".

Zgłosił skolei następujące wnioski dotyczące zagadnienia dróg i motoryzacji:

1) program techniczny i finansowy robót drogowych musi być ustalony i zatwierdzony na okres 3-letni, ażeby umożliwić racjonalną i oszczędną gospodarkę na drogach;

2) suma 40 miljonów zł. rocznie potrzebna na konserwację dróg państwowych, przedstawiających wartość 700 miljonów zł., musi być na przyszłość wstawiona do ogólnego budżetu państwa;

3) dla podtrzymania i utrwalenia robót szarwarkowych, ustawowych i dobrowolnie wykonywanych przez ludność, należy przeznaczyć sumę 10—15 miljonów zł. rocznie, któreby gminy otrzymywały przez wydziały powiatowe w postaci gotówki, pomocy technicznej, materjałów i t. d. Stworzy to gęstą sieć dróg o większej znacznie wartości od wyłożonego kapitału gotówkowego i ożywi życie wsi przez polepszenie warunków komunikacyjnych i przypływ gotówki;

4) rozporządzenie wykonawcze do ustawy o świadczeniach w naturze, uchwalonej w r. ub., musi być wydane niezwłocznie przed rozpoczęciem sezonu robót drogowych;

5) wobec konieczności zrealizowania planu kilkuletniego min. komunikacji dla dróg państwowych przy podziale środków pieniężnych, przeznaczonych na cele inwestycyjne, problem ten winien być wysunięty na naczelne miejsce w hierarchji potrzeb państwowych;

6) dla podniesienia kredytowych możliwości państwowego funduszu drogowego, należy wykorzystać jaknajbardziej kredytowe możliwości w kraju i zagranicą przemysłu drogowego;

7) dla zapewnienia rozwoju i rentowności przemysłu drogowego oraz dla potanienia robót, należy zapewnić firmom kilkuletnią ciągłość robót, oraz uprościć i zracjonalizować wszelkie formalności przy ustalaniu warunków kredytowych i przy przetargach, umowach i odbiorze robót;

8) dla podniesienia dochodowości P. F. D., dla rozwoju życia gospodarczego i przedewszystkiem dla obronności państwa, należy bezzwłocznie stworzyć warunki, umożliwiające rozwój motoryzacji. W tym celu należy jeszcze w r. b. przez zmniejszenie ceł lub ich zwrot, jako premji dla nabywcy, umożliwić wwóz i sprzedaż samochodów gotowych z zagranicy, wzamian za kompensatę produktów rolnych, co wpłynie na ożywienie wsi i zmotoryzowanie kraju, bez szkody dla bilansu handlowego;

9) aby zapewnić na przyszłość możność istnienia i rozwoju przemysłu krajowego, samochodowego i pomocniczego, muszą być w latach następnych wprowadzone stopniowo wzrastające cła, zapewniające krajowemu przemysłowi dostateczną ochronę;

10) P. Z. Inż., których znaczenie dzisiaj jest duże, powinne ograniczyć swoją produkcję do potrzeb wojskowych i do produkcji wyrabianych obecnie dwóch modeli samochodów;

11) dla umożliwienia szerokiego rozwoju motoryzacji, należy, zdaniem Ligi Drogowej, zapewnić nabywcom samochodów osobowych obronę przed represjami urzędów skarbowych i odliczać cenę wozu od sumy deklarowanej do podatku dochodowego;

12) samochody ciężarowe, zarobkowe i autobusy, winny mieć zapewnione warunki rozwoju i opłacalności, opierając się nie, jak dotychczas, na konkurencji, lecz na współpracy z kolejami państwowemi;

13) należy wreszcie zmniejszyć koszty eksploatacji samochodów przez zniżenie obciążeń skarbowych na paliwie, co wzmoże ich konsumcję bez zmniejszenia dochodów skarbu i wobec zmniejszenia koniecznego deficytowego eksportu, zapewni większą rentowność przemysłu naftowego.

Sprawa motoryzacji interesuje żywo przemysł naftowy. Można nawet powiedzieć, że od rozwiązania tego zagadnienia zależy poprawa sytuacji tego przemysłu i jego pomyślność. Słusznie więc interesuje się przemysł naftowy tą sprawą i poświęca jej dużo uwagi.

Panowało przeświadczenie, że sprawa ta jest już bliska pozytywnego rozwiązania. Był czas, że mówiono o wpuszczeniu do kraju większej liczby pojazdów. Słyszało się o 20.000 sztuk. Niezbyt dawno, bo w końcu ub. r. liczono poważnie na uruchomienie montowni w kraju i wiele sobie po nich obiecywano. Montownie te dostarczyć miały krajowi większej liczby pojazdów po cenach znacznie niższych, dostępnych dla szerszego ogółu.

W grudniu ub. r. ówczesny Minister Komunikacji inż. Butkiewicz w wywiadzie udzielonym jednemu z dzienników warszawskich, na pytanie „Czy zgłosiły się już wytwórnie samochodowe?" odpowiedział: „Tak jest, rozmowy toczą się już. Wchodzą obecnie w grę wytwórnie amerykańskie i francuskie. Jest bardzo możliwe, że wkrótce rokowania będą ukończone i na rynku pojawią się pierwsze samochody zmontowane w Polsce". Na pytanie „Jak drogie będą te nowe samochody?" odpowiedział p. minister Butkiewicz: „Cena nowego samochodu zmontowanego w Polsce powinna być bardzo zbliżona do cen zagranicą."

Nic więc dziwnego, że po tem autorytatywnem oświadczeniu zapanował optymizm,

któremu pewna część prasy codziennej dała pełny wyraz. Ogół przyjął to oświadczenie z uczuciem żywego zadowolenia. Nareszcie, pomyślano sobie, sprawa ruszyła zdecydowanie z miejsca. Ludziom zdawało się, że już siedzą w wygodnych i tanich własnych samochodach. Widziano już w wyobraźni dziesiątki tysięcy nowych wozów, mknących z zawrotną szybkością po naszych pięknych autostradach.

Coprawda, nie wszystkim udzielił się entuzjazm. Warszawski „Kurjer Poranny" przyjął zapowiedź ministra spokojnie. Widocznie autorowi, podpisanemu kryptonimem „T. Gr.", wydało się to nie do wiary, aby rzecz, o której mówiło się kilka lat, miała tak odrazu — ni stąd ni zowąd — zamienić się w rzeczywistość. W taniość samochodów coś niebardzo wierzył i wyrachował, że cena „bardzo zbliżona do cen zagranicą" będzie się od tych ostatnich różnić „krzynkę", bo wyniesie grubo więcej, jak dwa razy tyle co zagranicą.

Nie dał się również porwać optymizmowi i „Czas", jak to wynika z grudniowego artykułu, podpisanego kryptonimem „A. B.", zaopatrzonego w trafny tytuł: „Motoryzacja na mieliźnie...?" Istotnie, „coraz to mielizna, same mielizny". Polskie zagadnienie motoryzacyjne osiada co chwila w przydrożnych rowach i wpada ustawicznie w wilcze doły, których jest pełno na naszych drogach. Załadowano je na ciężki rozklekotany wehikuł i zaciągnięto na bezdroża. Nic dziwnego, że trudno je stamtąd wyprowadzić. „Czas" pisze w jednem miejscu, że pozostało to co, przyznaje było zawsze — nadzieja. Lecz dodaje słusznie, że przydałoby się coś więcej, coś bardziej realnego i pozytywnego.

Zdaniem naszem wszystkiemu winna ludzka niecierpliwość. Trzeba się uzbroić w nią i nic tylko czekać, czekać i czekać!, spokojnie bez niepotrzebnego denerwowania się. Nie należy tak bezustannie, natarczywie dopominać się: dajcie nam samochód, dajcie nam samochód! Zaraz, zaraz — przyjdzie czas, będzie i samochód i drogi i asfalty i autostrady, tylko bądźcie grzeczni i czekajcie spokojnie. Nie hałasujcie i nie przeszkadzajcie w ten sposób w pracy. Pracować można tylko w ciszy i w błogiem skupieniu.

Krótkie były chwile optymizmu i iluzyj. Niewiele czasu minęło od nęcącej obiecanki cacanki p. ministra Butkiewicza. Bliskie realizacji pomysły motoryzacyjne gdzieś się podziały, utonęły w pięknych dyskusjach i całej powodzi pomysłów. Pozostały stare rozklekotane wozy, w większości wyboiste i bagniste drogi oraz stosy zapisanego papieru i pięknie wyglądających protokołów i programów. Zagadnienie motoryzacyjne zawędrowało do papierni i zwiększa produkcję tej gałęzi przemysłu.

W pierwszej połowie stycznia b. r. pojawiła się w prasie codziennej wiadomość, że doszło do porozumienia między Państwowemi Zakładami Inżynieryjnemi i kilkoma wielkiemi zakładami przemysłowemi w zakresie podwojenia produkcji samochodów w Polsce. Rozmowy z przedstawicielami fabryk zagranicznych urwały się. Tych ostatnich ogarnęło zmęczenie. Strona nasza okazała się wytrzymalsza.

Posłuchajmy co pisze obecnie na temat motoryzacji prasa codzienna:

Skoro stał się znany krok kilku zakładów przemysłowych z P. Z. Inż. na czele w sprawie podwojenia produkcji samochodów — zamieścił „Kurjer Poranny" w nr. 17 z dn. 17. I. b. r. artykuł p. T. Grabowskiego p. t. „Torpeda i wnioski", następującej treści:

> „W „Kurjerze Porannym" z dnia 13 grudnia 1935-go roku omawiając pośrednio myśli zawarte w wywiadzie b. ministra Komunikacji — inż. M. Butkiewicza na temat przewidywań, iż wkrótce rokowania montowniane będą zakończone i na rynku pojawią się pierwsze samochody zmontowane w Polsce po cenach zbliżonych do cen zagranicą, pozwoliłem sobie ujawnić obawę, że w roku 1935-ym sprawa montowni nie będzie sfinalizowana oraz wniosek, który stąd płynie, że w roku 1936-ym nie będziemy jeździli na samochodach montowanych w Polsce.
>
> Obawy moje niestety (moje zapatrywania idą w kierunku dopuszczenia do rzetelnej pracy na terenie Polski przynajmniej dwóch

montowni obok Państwowych Zakładów Inżynierji, które są montownią pierwszą, niewątpliwie najważniejszą, ponieważ stworzoną dla pomocy w zmotoryzowaniu armji) okazały się uzasadnione, a przewidywania słuszne: dziś już można z całą pewnością stwierdzić, że wzmożenie motoryzacji kraju w r. 1936-ym drogą wprowadzenia na rynek samochodów zagranicznych, montowanych w Polsce, krajowi naszemu napewno „nie grozi". Zarówno P. Z. Inż., jak również przedstawicielstwa fabryk zagranicznych w Polsce mogą spać spokojnie — miecz Damoklesa w postaci oczekiwanych produktów montownianych, miecz, którego tak bardzo obawiano się, nie obetnie w roku 1936-ym zamówień na samochody w firmach dotychczas w naszym kraju działających. Wygląda na to, że groźny miecz narazie zawieszono na dość grubym łańcuchu.

To jest jeden wniosek, który wysnuć można w sytuacji dzisiejszej. Wszystkie te firmy samochodowe, które dotychczas pracowały na terenie Polski mają zapewniony spokój i stan posiadania przynajmniej na rok. Toteż liczyć się należy z pewnym wzrostem sprzedaży w sezonie nadchodzącym — wszyscy ci, którzy czekali na produkt montowniany, po cenach zbliżonych do cen zagranicznych, muszą z tego smakołyka zrezygnować i zaopatrzyć się w samochody w dotychczas dostępnych źródłach sprzedaży.

*

Że P. Z. Inż. nie patrzył się z radością i nie ułatwiał pracy ludziom zamierzającym doprowadzić umowę z montownią zagraniczną do skutku — o to się zapewne nikt ze mną sprzeczać nie będzie. Ale jednocześnie pracowano pocichu zarówno na terenie własnych zakładów, jak i nazewnątrz. Pocichu, ale skutecznie mobilizowano siły, zmontowano „aparat do torpedowania", wycelowano lufę precyzyjnie, wyczekano odpowiedniej chwili i efektowna torpeda została wyrzucona.

Cel jest wyraźny — ostateczne storpedowanie koncepcji dopuszczenia do produkcji montowni zagranicznych, o czem zresztą niedwuznacznie w odpowiednim memorjale powiedziano.

Narazie torpeda płynie znacząc swój ślad rozmaicie, w zależności od rodzaju fal, które w nią biją, ale jeszcze nie wybuchła. Wybuchnie dopiero 1-go lutego — taka jest bodajże data, do której pięć zakładów przemysłowych wraz z P. Z. Inż'em zobowiązało się przedstawić projekt konkretnych warunków, przy których mogłyby one urzeczywistnić swe zamiary podwojenia produkcji, bez inwestowania kapitału państwowego.

Dopiero wówczas będziemy w stanie bliżej ocenić, czy torpeda naładowana jest wysokocennym materjałem wybuchowym o potężnej sile działania, czy też wielka torpeda niesie w sobie skromny ładunek ekrazytu, który notabene narażony jest w czasie swej wodnej drogi na zamoknięcie.

Wyciąganie jakichkolwiek dalej idących wniosków z „deklaracji" już dzisiaj jest stanowczo przedwczesne.

Koncepcja wzmożenia produkcji P. Z. Inż'u nie jest myślą nową — rzucono ją mniej-więcej przed półtora rokiem, tylko, że wówczas myślano o zainwestowaniu kilkumiljonowego kapitału państwowego, co w toku bliższych rozmów uznano widocznie za koncepcję nie do zrealizowania (sam podnosiłem tę sprawę dwukrotnie na łamach „Kurjera Porannego").

W razie zainwestowania nowych kapitałów państwowych w P. Z. Inż'u można było doprowadzić do poważniejszej obniżki cen na wyroby tych zakładów. Przy inwestowaniu kapitałów prywatnych w przemyśle pomocniczym ewentualne zyski inkasować będzie przedewszystkiem ten przemysł pomocniczy tak, że zniżki cen na samochody krajowe nie należy się spodziewać. Sześć firm deklarujących gotowość podwojenia produkcji wyraźnie to zaznaczają.

*

Deklaracja donosząca o zamiarach i możliwościach podwyższenia krajowej produkcji samochodów w dwójnasób jest jednocześnie bardzo poważnem zobowiązaniem sześciu firm deklarujących się i to je, do pewnego stopnia, upoważnia do tak silnych żądań, jak żądanie zaniechania koncepcyj dopuszczenia firm zagranicznych do montażu.

Ale w razie, gdyby oferta sześciu deklaratorów okazała się w całości lub w części do przyjęcia, pamiętać trzeba dobrze o tych zobowiązaniach i pilnie śledzić nad ich wypełnianiem.

*

Na zakończenie wypada zaznaczyć, że „deklaracja sześciu" zbiegła się z okresem dyskusyj budżetowych w Sejmie oraz z... datą zapowiedzianego przybycia delegatów Forda do Warszawy. Delegaci narazie wstrzymali swój przyjazd, chcąc zapewne uniknąć zbędnych kosztów. Efekt więc „wielkiej torpedy" P. Z. Inż'u jest już dziś poważny, osiągnął bowiem pewne realne skutki.

W tymże okresie odbyło się, zwyczajem dorocznym, oglądanie objektów produkowanych w P. Z. Inż. przez posłów - członków Komisji Wojskowej Sejmu. Różnica, w stosunku do lat ubiegłych ta, że dawniej eksponaty P. Z. Inż'u oglądano na miejscu w Sejmie.

*

Tak czy owak „deklaracja sześciu" jest niewątpliwie wielką nowością na ugorze motoryzacyjnym Polski, dość efektowną rakietą, która nieco rozświetliła niepokojące mroki, w jakich tonie nasza przyszłość motoryzacyjna.

Istnieje pogląd, że od grzmotów ziemia

się wstrząsa i roślina lepiej potem rośnie. Może ten grzmot wzruszy nasz ugór motoryzacyjny, na którym wreszcie coś realnego, a silnego urośnie?".

Konsekwencją i niejako dalszem uzupełnieniem powyższego artykułu, jest artykuł tego samego autora, wydrukowany w temże piśmie w nr. 45 z dn. 14. II. b. r. zatytułowany: „Torpeda nie wybuchła":

„Miesiąc styczeń 1936 roku zaznaczył się silnemi wstrząsami na jałowym gruncie motoryzacji polskiej — tak pewnie kiedyś napisze kronikarz. Ciche grzmoty słychać było jeszcze w grudniu ub. roku — co wskazywało na to, że jakieś podziemne, a wielkie zapewne moce zmagają się, rozpoczynając walkę.

Pomruki podziemne urodziły wkrótce wspaniałą błyskawicę. Zajaśniała ona w pełni swej efektownej krasy 10 stycznia w postaci znanej deklaracji sześciu firm zajmujących się produkcją części samochodowych, względnie montażem samochodów — deklaracji, zapowiadającej „chęć i możliwości" przystąpienia w roku 1937 do podwojenia dotychczasowej produkcji, czyli rozwinięcia wytwórczości z 3.500 do 7.000 jednostek.

Zapowiedź niewątpliwie nęcąco pożyteczna, ze wszechmiar godna poparcia, ponieważ zaznaczono, iż inwestycje, potrzebne dla powiększenia produkcji, firmy deklarujące poczynią „we własnym zakresie", t. zn. bez czynnego udziału skarbu państwa.

Trudno się było z tej wiadomości nie ucieszyć, choćby z uwag na objawienie faktu, iż zakłady przemysłu metalowego posiadają tak poważny zasób energji i kapitału, iż są w stanie zainwestować kilka miljonów dla posunięcia sprawy motoryzacji naprzód.

Widocznie rynek polski zaczął być naprawdę coś wart, skoro tak ostrożnie angażujący się przemysłowcy zdecydowali się rzucić w sprawę motoryzacyjną poważniejsze sumy.

Deklaracja, o której mowa, była dopiero luźną formą, prowizoryczną ofertą. Deklaranci zobowiązali się przedstawić konkretne warunki, — przy których mogliby urzeczywistnić swe zamiary podwojenia produkcji, bez inwestowania kapitału państwowego — do dnia 1 lutego.

Data 1 lutego minęła i... nic. Cisza, cisza zupełna. Nie możemy się dopatrzeć ani cienia tej gorliwości w informowaniu prasy o szczegółach oferty na podwojenie produkcji, z jaką informowano w okresie koncypowania i podpisywania deklaracji wstępnej. Czyżby się coś popsuło, czyżby projekt konkretnych warunków był tak mało efektowny, że się go aż potrzeba wstydzić? Smakowite dania podano na przekąskę, ale na właściwy obiad nie możemy się jakoś doczekać.

Zapewne są konkretne przyczyny, że tak bardzo różnie potraktowano prasę w dwóch podobnych wypadkach.

Nie dane mi było „oficjalnie" oglądać tych „konkretnych propozycyj" mimo, że już 14 dni upłynęło od 1 lutego. Ale mnie nie wolno uwolnić się od obowiązku informowania Czytelników o rzeczach ważnych (powiedziałeś „A", to powiedz i „B") i dlatego uchylę rąbka wstydliwie krytej tajemnicy.

„Konkretne propozycje" zawierają, skoro się z nich wyciągnie to, co w nich jest istotnego — dwa zasadnicze zadania: 1) finansowego zagwarantowania odbioru całkowitej produkcji, 2) przyjmowania wytwarzanych samochodów nie niżej, jak się premjuje dotychczasową produkcję P. Z. Inżynierji.

Myślę, że komentowanie tych żądań jest zbędne. Przypuszczam, że na takich warunkach zgodziłoby się założyć fabrykę samochodów w Polsce bardzo wielu kapitalistów. I można gwarantować z lekkiem sercem, że na tak złoty interes znajdą się kapitały krajowe, mimo naszego skromniusieńkiego rynku, we wszelkiej żądanej wysokości.

Dla wypełnienia obrazu przypomnę, że do października 1935 roku skarb premjował każdą „508-kę" Polskiego Fiata sumą 3.000 zł., a od października 1935 roku zniżono premję na 2.200 zł. Przy produkcji 3.000 wozów „508" skarb wydałby na premje 6,6 miljonów złotych. Suma zbyt poważna, aby się zgodzić na jej wydatkowanie, nie przekalkulowawszy jej tysiąckrotnie, nie zrobiwszy wszelkich możliwych wysiłków, żeby ten sam efekt motoryzacyjny osiągnąć drogą znacznie tańszą i skuteczniejszą. Jeśli do tego dodamy, że 508-ka nie jest wozem, który może być zaliczony do „Mob" — całokształt zagadnienia rysuje się zupełnie wyraźnie.

Było sporo osób, które bez zastrzeżeń uwierzyły w zapowiedź podwojenia krajowej produkcji pojazdów motorowych bez inwestowania wielomiljonowych sum z kieszeni skarbu państwa. Nie dziwię się im zbytnio — koncepcja była zbyt ponętna, żeby jej z radością nie podchwycić. Ale ścisła myśl kalkulatora jest bezwzględna jak lancet chirurga — musi odróżnić chęci od możliwości. Dobre chęci mamy wszyscy, niestety znacznie gorzej jest z możliwościami.

*

Omawiając „deklarację sześciu" w „Kur. Porannym" z dn. 18 stycznia nazwałem tę deklarację torpedą i scharakteryzowałem ją następująco:

Dopiero 1-go lutego będziemy w stanie bliżej ocenić, czy torpeda naładowana jest wysokocennym materjałem wybuchowym o potężnej sile działania, czy też wielka torpeda niesie w sobie skromny ładunek ekrazytu, któ-

ry notabene narażony jest w czasie swej wodnej drogi na zamoknięcie.

Cóż dziś można powiedzieć, że torpeda naładowana była bardzo marnym ładunkiem, który do tego zamókł w czasie swej wodnej drogi i pocisk wogóle nie eksplodował. Albo, że torpeda wręcz była pusta?

Bliższa prawda, jaka wyłoniła się z oferty sześciu deklarantów wskazuje na to, że jedynym celem tej akcji było storpedowanie koncepcji dopuszczenia do produkcji montowni zagranicznych.

Podobno niszczyć wolno tylko wtedy, jeśli się naprawdę potrafi na temże miejscu coś konkretnego zbudować.

*

Sprawą „deklaracji sześciu" zajmował się już Komitet Motoryzacyjny. Sprawa ta znajdzie się zapewne na najbliższem posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego Ministrów.

Z nastrojów, jakie panują wśród sfer zajmujących się bliżej zagadnieniem motoryzacyjnem trudno omawianej ofercie wróżyć powodzenie.

*

Jest rzeczą zasługującą na uwagę, że „deklarację sześciu" w imieniu metalowych zakładów przemysłowych podpisał nie prezes Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego — inż. Klarner, lecz prezes Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych — inż. Piotr Drzewiecki."

W nr. 52 z dn. 21. II. b. r. warszawskiego „Kurjera Porannego" znajdujemy artykuł p. R. Weinsteina, noszący tytuł: „Rozmowy zamiast czynów", poświęcony wciąż aktualnemu i oczekującemu rozwiązania — zagadnieniu motoryzacyjnemu. Zaczyna od słów:

„Zatarg włosko-abisyński, jego krwawe następstwa w Afryce, oraz decyzje zapadłe w Genewie zaktualizowały niejedno zagadnienie.

Do takich właśnie zagadnień silnie uwypuklonych w ostatnich czasach należy u nas sprawa motoryzacji kraju. Jakkolwiek sporo się o tem pisze, jeszcze więcej mówi, ale, niestety, mało, a raczej nic się nie robi, aby ruszyła ona z martwego punktu, aby stała się sprawą żywą, realizowaną natychmiast wspólnemi wysiłkami rządu i społeczeństwa".

Porusza krótko znaczenie motoryzacji dla armji zwłaszcza w czasie operacyj wojennych, powołując się na przykład wojny włosko abisyńskiej i na wysiłki oraz przygotowania włoskie w tej dziedzinie — poczem pisze:

„W świetle tych pobieżnie przytoczonych faktów z aktualnych wydarzeń na terenie międzynarodowym należy zastanowić się nad sytuacją motoryzacyjną w Polsce. Przedstawia się ona opłakanie. A przecież — należy to podkreślić — samochód nie jest już dziś tylko zabawką sportową lub zbędnym luksusem zamożniejszych obywateli, lecz artykułem pierwszej potrzeby, bez którego żadne państwo nie może się obejść nawet w warunkach normalnego, pokojowego rozwoju, nie mówiąc już, oczywiście, o chwilach potrzeby wojennej, w czasie której samochód staje się często jedyną zdolną do opanowania sytuacji lokomocją. Paryż z czasów wielkiej wojny o tem dobrze pamiętał. Nie powinniśmy więc i my o tem zapominać.

Tymczasem w Polsce samochód uważany jest jeszcze w dalszym ciągu za zbytek mimo, że nie posiadamy własnego przemysłu samochodowego nastawionego na skalę dostateczną do całkowitego zaspokojenia potrzeb całego kraju i jesteśmy, biorąc pod uwagę ilość posiadanych maszyn, daleko wtyle w stosunku do innych państw europejskich. Niepokojąca ze względu na bezpieczeństwo kraju sytuacja braku taboru samochodowego, powinna zmienić pogląd na tę sprawę.

Dopóki nie powstanie w Polsce należycie rozbudowany i na gospodarczych podstawach oparty przemysł samochodowy, należy nietylko umożliwiać sprowadzanie maszyn z zagranicy, ale nadto udostępniać ich nabycie i utrzymanie. Tylko w ten sposób można w dzisiejszych warunkach ekonomicznych, przy ogólnej pauperyzacji, marzyć o posunięciu zagadnienia motoryzacji o krok naprzód.

Pozatem zaś należy również usilnie popierać i otoczyć troskliwą opieką państwową każdą inicjatywę prywatną, zmierzającą do stworzenia własnego przemysłu samochodowego, choćby na drobnym odcinku.

Dotychczas jednak nasza polityka motoryzacyjna nie zdradzała należytego zainteresowania powyższemi sprawami.

Cło na samochody sprowadzane z zagranicy jest w Polsce olbrzymie; mniejsze stosunkowo cło opłacają samochody małolitrażowe, które jednak nie mają większego zastosowania praktycznego, gdyż nie mogą ani rozwinąć większej szybkości, ani przewozić większej ilości osób wtedy, kiedy staje się to nieodzowną koniecznością.

Tak wysokie stawki celne, biorąc pod uwagę brak w naszym kraju przemysłu samochodowego, nastawionego na zaspokojenie wszystkich potrzeb, nie są słuszne. Wytwórczość „Polskiego Fiata", który nb. już na początku sezonu samochodowego 1935 r. miał bardzo duże trudności z wykonaniem wszystkich zamówień, później zaś podobno dostarczał zamówione wozy dopiero po kilku miesiącach — jest zbyt skromna, niewystarczająca.

Kogóż więc mają chronić nasze wysokie stawki celne? Czy zamożnych obywateli przed nabywaniem za własne fundusze maszyn, niezbędnych dla obrony kraju?

Jak postąpilibyśmy gdyby Polska nie posiadała np. własnych fabryk masek gazowych? Czy i wówczas barjery celne utrudniałyby poszczególnym obywatelom nabywanie tego niezbędnego sprzętu. Chyba nie trzeba dowodzić, że analogja jest tutaj aż nazbyt widoczna.

Wysokie cło przywozowe na samochody jest zupełnie zrozumiałe w tych krajach, gdzie istnieje własny, potężny przemysł samochodowy, jak w Niemczech, Francji, Anglji i Włoszech. Niskie cło w tych krajach groziłoby poważnem niebezpieczeństwem ze strony amerykańskich wytwórni, produkujących samochody — ze względu na dewaluację dolara — bardzo tanio. Z temi cenami nie może konkurować dotychczas żaden wóz europejski.

Gdyby państwa te nie broniły się ochroną celną przed zarzuceniem ich rynku taniemi maszynami amerykańskiemi, byłoby to samo, co dzieje się np. w Marokku.

Nie widzi się tam zupełnie europejskich maszyn, ponieważ cło wynosi tylko 15% wartości wozu, natomiast spotyka się na ulicach jaknajbardziej luksusowe maszyny wszystkich fabryk amerykańskich.

Dla ilustracji powyższych stosunków wystarczy podać, że ośmiocylindrowy „Ford" kosztuje w Marokku około 5.000 złotych, w Polsce zaś ta sama maszyna 13.000. Toteż nie widzi się tam zupełnie starych gratów, a handel samochodowy rozwinął się do niebywałych rozmiarów. Jedna z tamtejszych firm samochodowych rozporządza sumą 25 milj. Fr. kapitału zakładowego. Zrozumiałą jest rzeczą, że istnienie tego rodzaju przedsiębiorstw daje zatrudnienie licznym rzeszom pracowników, stwarza olbrzymią konsumcję części samochodowych materjałów pędnych, opon i innych artykułów branży samochodowej.

Ożywiony handel samochodowy przyczynia się do znacznej obniżki wszystkich artykułów, związanych z automobilizacją, a więc przedewszystkiem opon i benzyny. Opona np. kosztuje w Marokku 70 złotych (u nas dwa razy tyle), niestała zaś cena benzyny waha się między 30—40 gr. za litr (u nas 70 gr.).

Tam więc, gdzie istnieje własny przemysł samochodowy wysokie cła są zrozumiałe i usprawiedliwione, tam zaś, gdzie takiego przemysłu niema, tylko ułatwienia mogą przynieść państwu pożytek. W Polsce zatem należy narazie wybrać tę drugą zasadę. I to jaknajszybciej.

Jakkolwiek ostatnie rozporządzenie ministra skarbu z dn. 29 października 1935 r. (Dz. U. Nr. 79) ustanawia pewne ulgi celne w przywozie z zagranicy niektórych półfabrykatów do wyrobu samochodów, podwozi samochodowych, gotowych części i t. p., to jednak w niczem nie rozwiązuje palącej sprawy szybkiej motoryzacji, gdyż nie daje większych możliwości nabywania gotowych maszyn zagranicznych i eksploatowania ich w kraju.

Aby należycie ruszyć z miejsca sprawę motoryzacyjną, należy dopomóc znikomej narazie garstce chętnych obywateli w nabywaniu maszyn tanich i dostosowanych do warunków polskich, obniżając odpowiednio cła przywozowe i odliczając poniesiony na ten cel wydatek od sum dochodu, podlegającego opodatkowaniu.

Należy również znacznie obniżyć cenę benzyny, która mimo pochodzenia krajowego jest w Polsce zbyt droga.

I co najważniejsze, trzeba dążyć za wszelką cenę do jaknajszybszego stworzenia prawdziwie własnego przemysłu samochodowego zakrojonego na szerszą skalę."

Co do drożyzny benzyny, to naprzód z ceny jej, wynoszącej w Warszawie 68 gr. za litr, przypada na podatki i opłaty państwowe i samorządowe — 35.5 gr., a na koszty obsługi handlowej 6.5 gr. Dla rafinerji zostaje 26 gr., a następnie naszych warunków wydobywczych, czyli naszych kosztów produkcji nie można porównywać z warunkami amerykańskiemi. Ilekroć mówi się o cenie benzyny, to trzeba to wszystko mieć na względzie i pamiętać o tem jak wysoko jest ona obciążona. Z ceny 26 gr., która pozostaje dla rafinerji, pokryty być musi koszt surowca i koszt jego przerobu.

Zwlekanie z rozwiązaniem problemu motoryzacyjnego ma narazie ten skutek, że kraj przestaje wierzyć w owocność jakichkolwiek konferencyj i narad na temat tego niezmiernie ważnego zagadnienia. Nie widząc żadnych pozytywnych rezultatów, zaczyna ogół tracić wiarę we wszelkie komisje i niewiele sobie obiecuje po ich działalności. Dowodem tego jest artykuł p. A. B. p. t. „Nie należy spodziewać się poprawy!", zamieszczony w nr. 58 z dn. 28. II. b. r. W artykule tym pisze autor co następuje:

„Komunikują znowu, że „sprawa motoryzacji jest na dobrej drodze". Międzyministerjalna komisja motoryzacyjna ukończyła swe blisko półroczne studja nad całokształtem zagadnienia i przekazała tę sprawę najwyższej instancji — Komitetowi Ekonomicznemu. W najbliższych dniach, w trybie przyśpieszonym, komitet ten, obok innych decyzyj, ma nareszcie ustalić program motoryza-

cyjny, który podobno odrazu zacznie się realizować.

Jest rzeczą charakterystyczną, że powyższe wiadomości nie wywarły na nikim żadnego wrażenia. Przez ostatnie pięć lat, co kilka miesięcy prasa sygnalizowała „bliskie i pozytywne rozwiązanie zagadki motoryzacyjnej". Niestety. Kończyło się stale na serji bezowocnych konferencyj i „przekazaniu sprawy do dalszego rozpatrzenia". Jedynem efektywnem posunięciem ostatnich lat było nikłe obniżenie ceł na samochody i motocykle angielskie, które zresztą wynikło raczej ze względów handlowej polityki i nie przyniosło donioślejszych zmian. Alarmy o poprawie, były z reguły alarmami fałszywemi. To samo było w czasie pertraktacyj montownianych. Ciągłe oczekiwanie zmian stępiło wreszcie wrażliwość zainteresowanych. Dziś, możemy to stwierdzić z całą stanowczością, nikt nie wierzy w możliwość poprawy sytuacji motoryzacyjnej. Aktywność inicjatywy prywatnej, po gorzkich doświadczeniach zmalała do minimum. Dziedziną motoryzacji nie interesuje się nawet dziesiąta część ludzi, którzy kiedyś byli gorącymi jej obrońcami. Polityka motoryzacji kraju przez „produkcję krajową" nie dała wyników. Dziś po długiej próbie w tym zakresie nie mamy w dalszym ciągu ani „produkcji krajowej", samowystarczalnej, ani należytego taboru samochodowego i motocyklowego.

Zlekceważono prawa i możliwości konsumenta polskiego, dając mu wóz dwukrotnie, a motocykl czterokrotnie droższy. Zamiast ułatwień i premjowania podatkowego stosowano w urzędach skarbowych utrudnienia. Podrażano eksploatację przez wysokie opodatkowanie benzyny co godziło w pierwszym rzędzie w konsumenta. Ale zato obiecywano dużo. Słyszeliśmy już o premjowaniu wozów zdatnych dla celów wojskowych, o wielkim planie rozbudowy dróg, i o wielu innych udogodnieniach, które do dziś dnia nie zostały zrealizowane.

Słynna sprawa pertraktacyj montownianych i niewytłumaczalne clenie motocykli niewyrabianych w kraju, a cieszących się ogromnym stosunkowo popytem, podważyły ostatecznie zaufanie społeczeństwa do protektorów motoryzacji. Obecnie nietylko jesteśmy bankrutami na polu niedoszłej motoryzacji, ale co gorsza utraciliśmy zupełnie wiarę w lepsze jutro. Komitet Ekonomiczny może rzeczywiście pchnąć sprawę na właściwe tory, może spowodować wydatne obniżenie cen modeli popularnych, może wprowadzić premje dla nabywców i obniżyć opodatkowanie benzyny i autobusów. Ale smutne doświadczenie z lat ubiegłych zabrania nam wierzyć w możliwość tych reform i w zerwanie z demotoryzacją. Raczej wszyscy spodziewają się obniżenia ceł na wozy importowane o... pół procent i... „przekazania oddzielnych zagadnień szeregowi specjalnych komisyj". Więcej nie należy się spodziewać, gdyż możliwość ponownego rozczarowania jest tysiąc razy większa, aniżeli skonstatowanie faktycznej, dającej się sprawdzić, poprawy sytuacji motoryzacyjnej."

Krakowski „Ilustrowany Kurjer Codzienny" pisze w nr. 59 z dn. 28. II. b. r. w artykule „1:100, 1:25 i 1:10 — oto porównanie naszej motoryzacji z sąsiadami. Nieodzowny jest nawrót do koncepcji montowni". Treść tego artykułu jest następująca:

„Powracamy znowu do wielokroć już razy omawianej przez nas koncepcji motoryzowania kraju przy pomocy montowni samochodowych. Przy tej jednak sposobności pragniemy kilku ogólnemi rzutami zobrazować sytuację.

Polska graniczy z kilkoma państwami, a trzy z nich — niewątpliwie dla nas najważniejsze — są silnie zmotoryzowane zarówno z punktu widzenia wojskowego, jak też ze stanowiska komunikacji cywilnej i gospodarczej. Stan naszego parku samochodowego przedstawia się w stosunku do parku niemieckiego jak: jeden do stu; w stosunku do sowieckiego jak: jeden do dwudziestu pięciu; w stosunku wreszcie do Czechosłowacji jak: jeden do dziesięciu.

Wymowa tych cyfr powinna być aż nadto przekonywująca wobec istniejącej sytuacji politycznej i możliwości konfliktów. Kraj zdemotoryzowany jest słaby i nie może wytrzymać owej niewidocznej, a tak ciężkiej walki gospodarczej, pod której znakiem stoi świat cały. Dodajmy, że z naszej strony — w ocenie parku samochodowego — bierzemy pod uwagę cyfry teoretycznych statystyk urzędowych, a przecież wiemy, że znaczna ilość naszych wozów, to stare, zupełnie zniszczone gruchoty, które nie wchodzą pod uwagę jako realna wartość dla motoryzacji kraju.

Od czterech już lat jesteśmy świadkami przeciwieństw i dysonansów, jakie w sprawie motoryzacji kraju istnieją pomiędzy małą grupą ludzi, a całem niemal społeczeństwem. Ta mała grupa pragnie oprzeć motoryzację kraju na nierealnej koncepcji jednej jedynej fabryki samochodów dla całej Polski, fabryki uprzywilejowanej, produkującej modele nieodpowiadające wymaganiom ogółu. Społeczeństwo zaś pragnie wolnego rynku, pragnie wozów przystosowanych do warunków drogowych, żąda wozów tanich i domaga się przychylnych możliwości i poparcia dla rozwoju automobilizmu.

W sporze tym góruje dotychczas myśl pryncypjalna! W jej konsekwencji wszystkie działania, mające rzekomo poprawić sytuację motoryzacyjną Polski — są działaniami połowicznemi, są półśrodkami, które wyników nie dają, lub nawet dają wyniki negatywne.

Tak naprzykład — traktat handlowy zawarty przed blisko rokiem z Anglją, (na którym pokładano duże nadzieje w dziedzinie motoryzacji Polski) zawiódł zupełnie, gdyż nie uwzględniał tych kategoryj samochodów, które krajowi były potrzebne. Na ukształtowanie zaś tego traktatu wpłynęła niewątpliwie owa myśl pryncypjalna, mająca na celu obronę interesów jednej fabryki uprzywilejowanej.

Podobnie też — niedawny traktat z Niemcami nie przyniósł żadnej poprawy. Wskutek zastosowania tej samej zasady, którą zrealizowano w traktacie z Anglją, uwzględniono tu tylko samochody najmniejszej kategorji, co oczywiście nie dało żadnego wyniku wobec przesądzonych potrzeb kraju. Zresztą — wskutek sztywności handlu kompensacyjnego i wysokiego kursu marki niemieckiej, traktat niemiecko-polski w dziedzinie motoryzacji musiał pozostać nieżywotną formą.

Wreszcie z mgławicy obszernej dyskusji i przez długi czas wysuwanych postulatów, wyłoniła się konkretna kwestja montowni, tj. zamiar uruchomienia w Polsce wielkich warsztatów firm zagranicznych, któreby zestawiały samochody z części sprowadzanych z zagranicy i stopniowo przechodziły na produkcję krajową. Myśl ta, usprawiedliwiona koniecznościami sytuacji w Polsce i przykładami państw zagranicznych, doczekała się formalnego urzeczywistnienia. Ukazała się ustawa o koncesjonowanym wyrobie samochodów i rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy. Rozpoczęto rozmowy z przedstawicielami firm zagranicznych i rozmowy te — z mniejszemi lub większemi trudnościami — zmierzały do uruchomienia montowni w Polsce.

Wypada nam zaznaczyć, że od początku byliśmy zwolennikami montowni, jako pomocniczego sposobu motoryzowania kraju — obok działalności fabryki krajowej, która — naszem zdaniem — jest konieczna i przedewszystkiem powinna pracować dla potrzeb wojskowości. Uważaliśmy i uważamy nadal, że montownie tej fabryce zaszkodzić nie mogą, a równocześnie zaś, że w dekonjunkturze motoryzacji kraju mogą one spełnić swe zadanie pomocnicze.

Koncepcja montowni w Polsce, niemal w okresie finalizacji rokowań z przedstawicielami firm zagranicznych, została poprostu zawieszona w próżni przez protest kilku fabryk pomocniczego przemysłu metalowego. Wespół z P. Z. Inż. fabryki te zmierzały do ugruntowania tezy jednej wytwórni samochodów jako fabryki monopolicznej. Kompetowano o wyłączność dostaw części samochodowych dla krajowej montowni P. Z. Inż., obiecano podwojenie produkcji samochodów i zapowiedziano inwestycję kapitałów. Jako ekwiwalentu jednak zażądano przerwania rozmów z przedstawicielami firm zagranicznych, czyli innemi słowy domagano się zlikwidowania zamiaru uruchomienia montowni zagranicznych w Polsce.

Krok ten nazwaliśmy swego czasu dywersją, uważając, że ma on na celu usunięcie rzekomego „niebezpieczeństwa" montowni przynajmniej w bieżącym roku. Nie zamierzamy dziś przesądzać, czy mechanizm sterowy torpedy godzącej w montownie zagraniczne był nastawiony dokładnie i czy cel został definitywnie osiągnięty. Już dziś jednak chodzą słuchy, że zespół fabryk zażądał gwarancji odbioru produkowanych części podwozi w ciągu pięciu lat, co nie jest łatwe do zapewnienia. W tym stanie rzeczy, dotychczas lansowany zamiar owej wielkiej współpracy — wydaje się mocno zachwiany, a tem samem sprawa montowni powraca na tapet.

Nieraz już podkreślaliśmy, że okresem decydującym o motoryzacji w danym roku jest pierwsze jego półrocze. W tym czasie bowiem rynek wchłania największe ilości samochodów, podczas gdy w drugiej połowie roku wchodzą pod uwagę nieznaczne już tylko uzupełnienia. Dlatego też trudno liczyć, aby natychmiast nawet utworzone montownie mogły wpłynąć na postęp motoryzacji w bieżącym jeszcze roku. Chodzi nam jednak o dalszą perspektywę, o zasadnicze wyjście z impasu motoryzacyjnego, który bez pomocy montowni nie obejdzie się.

Jeżeli chcemy sobie uzmysłowić, jak w obecnej chwili rzeczywiście przedstawia się stan naszego parku samochodowego — to dochodzimy do katastrofalnych cyfr. Odrzucając bowiem statystyki urzędowe, które rejestrują wszystko to co jest „na biegu" w kraju — mamy niewątpliwie bardzo znikomą ilość wozów, składających się na nasz tabor samochodowy. Bierzemy więc pod uwagę wozy nie starsze jak czteroletnie, gdyż te można uważać za normalnie użyteczne. Wozów takich mamy nie więcej, jak 4.000 sztuk w kategorji samochodów osobowych, ciężarowych wozów mamy około 1.500, autobusów zaś (wliczywszy samochody pasażerskie P. K. P.) w najlepszym razie około 400.

A zatem — optymistycznie nawet licząc — na terenie całej Polski, która jest wielkim krajem, mamy najwyżej sześć tysięcy sztuk pełnowartościowych pojazdów mechanicznych! Groza chwyta, gdy się o tem myśli. Musi więc nastąpić zasadnicza zmiana, muszą być naprawione błędy i stan obecny musi zniknąć.

Teza motoryzowania kraju zapomocą jednej jedynej monopolowej fabryki jest praktycznie biorąc niemożliwa do utrzymania. Akcja motoryzacyjna musi być uzupełniona także i innemi sposobami, pomiędzy któremi uruchomienie montowni zagranicznych wysuwa się na plan pierwszy. Rozwój bowiem ostatnich wypadków dowiódł, że taktycznie po-

myślana próba zblokowania fabryk przemysłu metalowego pod egidą P. Z. Inż. nie wytrzymuje nacisku rzeczywistości.

Mieliśmy więc rację od samego początku, a stanowisko, które pismo nasze oddawna zajmowało, jest i było słuszne. Koncepcja montowni — obok przemysłu krajowego — powinna znaleźć w Polsce urzeczywistnienie! Poglądy te są obecnie podzielane przez czynniki miarodajne, a pertraktacje w sprawie montowni toczą się ponownie. Należałoby tylko życzyć sobie, aby wydały one możliwie jaknajrychlej odpowiednie wyniki".

PRZEGLĄD PRASY

W „Polsce Gospodarczej" w nr. 3 z dn. 18. I. b. r. pojawił się artykuł p. t. „Regulowanie stosunków w przemyśle naftowym", podpisany kryptonimem „H. S. F." — następującej treści:

„W „Dz. Ust. R. P." Nr. 3/1936, poz. 17 ogłoszony został dekret Prezydenta Rzplitej z dn. 14/I rb., nowelizujący ustawę z dnia 18/III 1932 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 30, poz. 306) w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym.

Ustawa z dnia 18/III 1932 r. stanowi ważny instrument polityki naftowej, zmierzającej do podniesienia górnictwa naftowego — jako podstawy przemysłu naftowego, gdyż nie posiadanie nawet najwspanialej urządzonych rafineryj, lecz posiadanie własnej dostatecznej produkcji surowca (oleju skalnego, czyli ropy naftowej) decyduje o tem, czy dane państwo może być uznane za naftowo samodzielne. Ku wiertnictwu naftowemu, ku poszukiwaniom nowych złóż i racjonalnej eksploatacji już odkrytych musi być przedewszystkiem skierowana działalność przemysłu — zwłaszcza w naszych warunkach, gdy ciągle pracujemy jeszcze nieomal wyłącznie na przed laty odkrytych polach, których czas pełnej wydajności oddawna minął.

Dlatego w naszych warunkach jest niezbędne zapewnienie kopalniom zbytu ropy, i to po cenach, opłacających eksploatację i budzących nadzieję na zysk, gdyż niestety zbyt produktów naftowych w kraju jest — zwłaszcza wobec fatalnego stanu motoryzacji — bardzo niski i obejmuje zaledwie ok. 55% wytwórczości produktów, uzyskanych z wydobytego surowca, a reszta musi być wywożona na rynki zagraniczne. Ponieważ eksport ten jest naogół niekorzystny — ten ciężar eksportowy musi być równomiernie rozłożony na wszystkie zakłady przeróbcze. To właśnie przeprowadziła ustawa z dnia 18/III 1932 r. i oparte na niej rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12/X 1932 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 89, poz. 754) i z dnia 27/V 1933 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 40, poz. 318) w drodze utworzenia przymusowej organizacji eksportu naftowego („Polski Eksport Naftowy") — przez zmuszenie wszystkich zakładów przeróbczych do wydzielania do „masy eksportowej" wszystkich nadwyżek, nieznajdujących zbytu w kraju, i zabronienia lokowania tej „masy eksportowej" na rynku krajowym. Ponieważ równocześnie kontyngentowanie odbywa się proporcjonalnie do wytwórczości — więc ustawa w rezultacie podtrzymuje popyt na ropę i zachęca do wiercenia.

Ponieważ jednak wśród przedsiębiorstw przeróbczych znajdują się zakłady mniejsze, technicznie, finansowo i organizacyjnie słabe, niezdolne do pracy na rynek eksportowy — przeto ustawa zezwoliła im na swobodne lokowanie całej ich wytwórczości w kraju, pod warunkiem ograniczenia przeróbki przy rafinerjach do 1 tys. t, a przy gazoliniarniach — wytwórczości do 300 t rocznie. Przy większej wytwórczości takich zakładów, do 6 tys. t rocznie, zezwolono również na lokowanie masy eksportowej w kraju, lecz za opłatą, wynoszącą pewien odsetek różnicy między ceną krajową a eksportową (różny, stosownie do wysokości wytwórczości), na rzecz osobnego funduszu, przeznaczonego na popieranie wiertnictwa naftowego.

Te przywileje, przyznane mniejszym przedsiębiorstwom, stanowią pewne obciążenie przedsiębiorstw większych, ponoszących ciężar eksportowy, albowiem zmniejszają ich kontyngenty krajowe, a więc i ich globalny utarg.

Obciążenie to staje się coraz dotkliwszem, gdyż sytuacja w przemyśle stale się pogarsza wskutek zmniejszenia się produkcji surowca, braku rozwoju konsumpcji wewnętrznej, trwających trudności eksportowych, a zwłaszcza konieczności obniżki cen na rynku krajowym.

Toteż ostatnia obniżka cen nafty, przeprowadzona przez przemysł naftowy w ubiegłym miesiącu na wezwanie Rządu, zmusiła do rewizji postanowień ustawy z dnia 18/III 1932 r. Wytworzyła się bowiem nienormalna sytuacja, w której zakłady, technicznie zacofane, mają zapewnioną egzystencję i nawet rentowność, podczas gdy zakłady

na wyższym poziomie zmuszane są niejednokrotnie do zamykania się. Zachodziła zatem obawa, że ten stan rzeczy odbije się na cenie oleju skalnego (ropy naftowej), wywoła nierentowność kopalń, a w konsekwencji — spadek produkcji surowca i zamieranie ruchu wiertniczego.

Z tych względów okazało się koniecznem zmniejszenie przywilejów mniejszych zakładów — i ten postulat przeprowadza omawiany dekret, ograniczając maksymalną wytwórczość mniejszych zakładów, upoważniającą do lokowania w kraju masy eksportowej za opłatą — z 6 tys. t do 4 tys. t rocznie, i znosząc kategorje przedsiębiorstw, zupełnie zwolnionych od jakichkolwiek obowiązków i opłat.

Równocześnie dekret upoważnia Ministra Przemysłu i Handlu do rozdzielania kwot, narosłych z nowych opłat, pomiędzy przedsiębiorstwa eksportujące w stosunku do ilości, o jakie ich kontyngent wewnętrzny uległ zmniejszeniu wskutek zwolnień na korzyść mniejszych przedsiębiorstw. Dotychczas zebrany fundusz będzie, oczywiście, przeznaczony w całości na popieranie wiertnictwa naftowego.

Ostateczne oznaczenie wysokości opłat, obciążających mniejsze przedsiębiorstwa za uzyskane zwolnienia od eksportu, oznaczy Minister Przemysłu i Handlu w drodze rozporządzenia, które dostosuje dotychczasowe rozporządzenia wykonawcze do zmienionego tekstu ustawy.

Jak widzimy, omawiany dekret ma na celu dostosowanie ustawy z dnia 18/III 1932 r. do zmienionych warunków, utrzymuje konsekwentnie linję przewodnią polityki naftowej, zwróconą w kierunku popierania produkcji surowca, a w stosunku do mniejszych zakładów przeróbczych — choć zmniejsza ich dotychczasową rentowność w związku z zmienionemi warunkami — umożliwia im jednak nadal byt i przetrwanie.

Poza tą główną zmianą wprowadza dekret mniej istotne zmiany ustawy, mające na celu usunięcie formalnych braków, które ujawniły się w toku jej wykonywania.

Pozatem dekret nadaje Ministrowi Przemysłu i Handlu tak ważne w obecnych warunkach gospodarczych prawo do wydawania zarządzeń w zakresie regulowania cen produktów naftowych na rynku wewnętrznym, jak to ma już miejsce w przemyśle węglowym i hutniczym, oraz umożliwia wpływ na racjonalizację przeróbki ropy. Ostatni przepis zmierza wyłącznie do należytego wykorzystania surowca w ramach istniejących urządzeń technicznych i stosowanych dotąd metod, oraz zapobieżenia już stwierdzonej nadprodukcji pewnych wytworów (np. oleje smarowe), przy niedostatecznej wytwórczości innych produktów (np. oleje pędne i opałowe).

Ze względu na obecny ciężki stan w przemyśle naftowym, nierokujący poprawy w bliskim okresie czasu, a wymagający stabilizacji stosunków i stałej, obliczonej na dłuższy okres ingerencji rządowej — znosi dekret ograniczenie ważności ustawy do dnia 1/IV 1937 r. W ten sposób pozostawia się kwestję ograniczenia lub zniesienia reglamentacji w przemyśle naftowym uznaniu Rządu w odpowiednim czasie".

ZAGRANICA

Druga baza naftowa w Z. S. R. R.

Jak donoszą z Moskwy, rząd sowiecki zdecydował się na ulepszenie wyekwipowania technicznego przemysłu naftowego dla podniesienia poziomu produkcji naftowej, i poczynił w tym celu w Ameryce znaczniejsze zamówienia.

Duże nadzieje pokładane są w nowych uralskich terenach naftowych, których zawartość w połączeniu z produkcją kaukaską, pozwoli prawdopodobnie na zaspokojenie ciągle wzrastającego zapotrzebowania. Spodziewane jest podwyższenie w ten sposób produkcji na 4 miljony tonn ropy rocznie. W związku z tem proponują, oprócz prowadzenia niezbędnych prac poszukiwawczych i wierceń — wybudowanie nowej linji kolejowej między miejscowościami Gurjew, Emba i Orsk. Wynika z tego jasno, że rząd sowiecki pozbył się nadziei odpowiedniego powiększenia produkcji w obrębie znanych miejscowości naftowych. W ciągu pierwszych 11 miesięcy ub. r. plan produkcyjny wykonany został jedynie w 87.5%. Zmusiło to rząd sowiecki do poszukiwania nowych pól naftowych. Dowodem ważności tego problemu jest fakt, że eksport naftowy, który poprzednio posiadał największe znaczenie, zeszedł na plan dalszy. Pierwsze miejsce zajmuje obecnie sprawa mechanizacji uprawy roli i transportów, motoryzacji armji, marynarki i lotnictwa oraz sprawa zapasów naftowych na Dalekim Wschodzie i na Ukrainie w celach militarnych. Wszystko to wymaga szybkiego rozwoju produkcji naftowej, tak że sprawa nowej bazy ropodajnej staje się tam zagadnieniem pierwszorzędnej wagi.

Na XVII Kongresie partji komunistycznej w styczniu 1935 r. Stalin położył bardzo silny nacisk na konieczność stworzenia tego rodzaju bazy na Uralu. Dotychczas jednak dla zrealizowania tego projektu zrobiono stosunkowo niewiele. Panuje atoli ogólne przekonanie, że w ciągu najbliższych

5 lat produkcja tych terenów dorówna produkcji terenów starych, a całkowita ich wydajność obliczana jest na 25 miljonów tonn.

Czy jednak zrealizowanie tych zamiarów leży w sferze możliwości? Czy Sowiety mogą opierać swe przyszłe zapotrzebowanie na produkcji uralskiej?

Prof. Gubkin, szef sowieckiej obsługi geologicznej, opublikował niedawno w „Izwiestjach" swoje uwagi na temat nowych pól naftowych. Oblicza on rezerwy tych pól na 1.000 miljonów tonn. Co do tego nie można mieć żadnych wątpliwości, ponieważ — jak mówi prof. Gubkin — tereny te są pod względem geologicznym dobrze znane. Nie zajmowano się natomiast zupełnie terenami zachodniemi, położonemi między Uralem a Wołgą, oraz wschodniemi, między rzeką Emba a równiną Ust-Urt.

Rejon Ural - Emba obejmuje przestrzeń 500.000 km², co odpowiada mniej więcej powierzchni całej Francji, a dotychczas zbadano zaledwie 130.000 km². Obok złóż ropnych, występują tam wysady solne — podobnie jak w niektórych miejscowościach Teksasu, Luiziany i Północnych Niemiec. Dotychczas oznaczono miejsc 260 tego rodzaju słupów solnych. Geologowie rosyjscy obliczają zawartość ropy w niektórych z nich na 5,000.000 tonn. Prof. Gubkin przypuszcza, że w obrębie tego rejonu znajduje się 1.100—1.200 słupów solnych i jeżeli tylko 20% tych formacyj zawiera ropę, to ogólne rezerwy naftowe na tej przestrzeni, przewyższają 1.100 miljonów tonn.

Lecz poczynione w innych krajach doświadczenia wykazały, że zawartość ropy w złożach solnych jest procentowo różna w każdem złożu. W większości wypadków ich struktura geologiczna jest tak nieregularna i skomplikowana, że możliwie dokładne określenie przypuszczalnego nasycenia złoża, wymaga przeprowadzenia kilku próbnych wierceń. Nie trzeba chyba wskazywać na połączone z tem znaczne trudności tak natury pieniężnej jak i co do czasu.

Lecz gdyby nawet sprawdziły się wszystkie przewidywania co do terenów uralskich, to i tak niewiadomo czy późniejsze zapotrzebowanie rosyjskie będzie mogło oprzeć się na eksploatacji tych złóż. Trzeba liczyć się bowiem z tem, co już zostało zrobione w tym kierunku, a także i z trudnościami, które trzeba przezwyciężyć, ażeby postawić produkcję na odpowiednio wysokim poziomie. Z tych względów nie należy brać zbyt poważnie fantastycznych przewidywań Stalina, a raczej należy się oprzeć na opinji prof. Gubkina, jednak również nie ze 100% pewnością, który uważa, że w przeciągu najwyżej 2—3 lat roczne wydobycie z owych pól naftowych wyniesie 2.5 miljona tonn ropy.

Jeżeli chodzi o produkcję dotychczasową, to rezultaty osiągnięte w rejonie Ural-Emba nie są zadawalniające w stopniu wystarczającym. Eksploatacja tego okręgu rozpoczęła się w roku 1911, mimo to dotąd produkcja roczna nie przekroczyła 300.000 tonn. W ostatnich latach nawet spadła i wynosiła np. w roku 1934 — 196.000 tonn. W pierwszych 11 miesiącach 1935 r. naftowy plan wydobycia wykonany został tylko w 67.5%, a plan wierceń w 43.5%. Wydatne powiększenie produkcji osiągnąć można tylko przy pomocy znacznie wzmożonego ruchu wiertniczego.

Tereny Ural - Emba są, w przeciwieństwie do rejonu Baku, dzikie i położone bardzo daleko. Klimat pozostawia również wiele do życzenia spowodu wysokiej temperatury w lecie i bardzo silnych mrozów w zimie. Prócz tego znaczna ich część znajduje się w miejscach pustynnych i jest zupełnie pozbawiona wody, którą musi się dowozić. Warunki zaś dla dowozu są zupełnie złe. Niema tam żadnych dróg ani kolei. Również nie można liczyć na drogę wodną, gdyż komunikacja Morzem Kaspijskiem przerwana jest przez 6 miesięcy w roku.

Znajduje się tam wprawdzie rurociąg długości 830 km, łączący Orsk z Morzem Kaspijskiem, a drugi mniejszy o długości 55 km z Iskinu do Makatu — jest w trakcie budowy. Lecz ani jeden ani drugi nie rozwiązuje sprawy transportów. Z zagadnieniem tem łączy się nierozerwalnie sprawa wyekwipowania technicznego, które jest niezbędne dla racjonalnej eksploatacji. Ten wyjątkowo niekorzystny stan rzeczy, który działał hamująco na rozwój produkcji naftowej w dotychczasowych miejscowościach, nie pozostanie — zdaniem prasy sowieckiej — bez wpływu na eksploatację terenów Ural-Emba.

Z przyczyn zatem wyżej wskazanych odnosić się należy do powyższych zamierzeń ze znaczną rezerwą.

Sytuacja rynkowa zagranicą

Uzupełniając oświetlenie rynkowe zagranicą, zamieszczone w zeszycie poprzednim, stwierdzić trzeba, że pomimo zmniejszenia się sezonowego zapotrzebowania w znacznej części St. Zjednoczonych, sytuacja była naogół niezła. Z końcem listopada ub. r. sygnalizowano coprawda pewne osłabienie na rynkach Mid Continent'u, ale było to wynikiem panujących w zachodnim Teksasie specyficznych warunków. Stan zapasów był w dalszym ciągu pomyślny i miał duże szanse utrzymania się a to dlatego, że zmniejszenie się zapotrzebowania zostawało natychmiast równoważone odpowiednio dostosowanym poziomem przeróbki rafineryjnej.

Z początkiem grudnia ub. r. produkcja ropy była ciągle dużo większa od zalecanej przez Biuro Górnicze. Największą różnicę wykazywała produkcja kalifornijska, na którą jednak nie zwracano zbytniej uwagi w przekonaniu, że pomyślny stan zapasów nie pozwoli na osłabienie tendencji rynkowej. Potwierdzeniem tego jest do pewnego stopnia fakt podniesienia przez Standard Oil of California ceny ropy o 10 ct. na baryłce. W pierwszym tygodniu grudnia ub. r. zapasy produktów w rafinerjach uległy znacznemu zmniejszeniu, bo o 24.632.000 baryłek. Sezonowe zapotrzebowanie w poprzednich tygodniach na olej pędny wpłynęło w znacznym stopniu na zmniejszenie jego zapasów, które 7 grudnia ub. r. wynosiły 104.574.000 baryłek t. j. o 1.707.000 baryłek mniej niż w poprzednim tygodniu, a o 7.829.000 baryłek mniej od zapasów w dniu 7. XII. r. 1934. Duże znaczenie należy przypisać zapotrzebowaniu na benzynę. Jak

podaje p. Axtel J. Byle, prezes A. P. I., amerykańskie spożycie benzyny wynosiło w roku 1935 — 18.150.000.000 gallonów, co jest nowym rekordem w tej dziedzinie. Rok 1936 powinien przynieść nowe zwiększenie konsumcji, co zależne jest przedewszystkiem od pomyślnego rozwoju przemysłu samochodowego. Wedle obliczeń przeprowadzonych przez Związek Fabrykantów Automobili, wzrost ilości samochodów w r. 1935 wynosił 4.5% czyli 4.150.000 wozów. Ilość samochodów będących w ruchu z końcem r. 1934 była mniejsza, niż z końcem r. 1935. Prawdopodobnie w ciągu roku bieżącego nastąpi w Ameryce ponowny znaczny wzrost sprzedaży nowych samochodów.

Z końcem grudnia ub. r. i z początkiem stycznia b. r. sytuacja na rynkach naftowych mimo pewnego wzrostu zapasów benzyny, kształtowała się nadal pomyślnie.

Duże znaczenie dla przemysłu naftowego mieć będzie stanowisko jakie zajmie wobec niego kongres na najbliższej sesji. Przemysł naftowy nie jest należycie zorjentowany — czy i jakie pełnomocnictwa zostaną nadane rządowi. Przeciwko udzieleniu rządowi jakichkolwiek pełnomocnictw przemawia to, że pakt Dallas, który jest wynikiem dobrowolnej współpracy poszczególnych Stanów okazał się znakomitym środkiem ograniczającym nadmierny poziom produkcji, mimo to, że obowiązuje stosunkowo niedługo.

Z początkiem stycznia na rynkach Mid Continent'u nastąpiło pewne ożywienie cen, popierane przez część średnich i małych producentów. Ożywienie to nie wywołało jednak znaczniejszych zmian. Ciekawe jest stanowisko wiceprezydenta Humble Oil Refining Company p. W. L. Pratta, który oświadczył, że dla poprawienia sytuacji mniejszych producentów niezbędna jest zwyżka cen ropy.

Naogół jednak na rynkach Mid Continent'u panuje tendencja o charakterze stałym. Ceny wszystkich niemal produktów z wyjątkiem olejów pędnych, nie wykazują żadnych zmian.

Ceny na rynkach Golfu i na rynkach Pacyfiku pomimo zmniejszenia się ilości transakcyj, utrzymują się naogół na poprzednim poziomie.

P. H. M. Daves, prezes Pure Oil Company, wykazuje, że sytuacja w amerykańskim przemyśle naftowym uległa zdecydowanej poprawie, a prezes Philips Petroleum Company p. Frank Philips, omawiając wyniki osiągnięte w r. 1935, utrzymuje, że poprawa sytuacji w przemyśle naftowym ma charakter trwały.

Na rynkach Teksasu podwyższono z dniem 9. I. b. r. cenę benzyny o 10—15 ct. na baryłce. Ceny wzrosły nietylko pod wpływem akcji producentów, lecz w znacznej mierze wskutek pomyślnego stanu zapasów w rozmaitych ośrodkach Stanów Zjednoczonych.

Produkcja w tygodniu kończącym się 4. I. b. r. wynosiła zamiast ustalonych 2,559.000 baryłek — 2,803.000 baryłek. Nadprodukcja miała miejsce jedynie w Stanach Kalifornja i Luiziana. W innych Stanach produkcja utrzymywała się na poziomie mniej lub więcej normalnym, przy równoczesnem dużem zapotrzebowaniu, co wpływało na zmniejszenie się lokalnych zapasów i przez to pośrednio — na kształtowanie się cen. Akcja towarzystw naftowych stanowiła jedynie punkt wyjścia dla ogólnej zwyżki cen na rynkach Gór Skalistych.

Zapasy surowca naftowego w ciągu tygodnia kończącego się 28. XII. ub. r. — zmniejszyły się ponownie do 297,051.000 baryłek, podczas gdy w tym samym czasie w roku 1934 stan ich wyrażał się cyfrą 322,262.000 baryłek. Zapasy zaś benzyny w ciagu ostatnich tygodni wzrosły i wynosiły 4. I. b. r. — 52,811.000 baryłek, t. j. o 3,763.000 baryłek więcej, niż przed rokiem. W każdym bądź razie tegoroczna sprzedaż zimowa jest stosunkowo dosyć ożywiona. Niemniej jednak jeżeli ma nastąpić lepsza akumulacja z zapotrzebowaniem, to imperatywem kilku najbliższych tygodni musi się stać zmniejszenie aktywności rafineryj.

W pierwszym tygodniu stycznia b. r. — ceny eksportowe na rynkach Golfu pozostały na poprzednim poziomie, z wyjątkiem 10 centowej zwyżki ceny oleju pędnego. Na rynkach rumuńskich nastąpiła ponowna zniżka.

Zwyżka ceny ropy w Teksasie stała się sygnałem do ogólnej dość znacznej zwyżki w całej Kalifornji, co znów pociągnęło za sobą — po dniu 15 stycznia b. r. — podrożenie ropy w Pensylwanji o 10—15 ct. na baryłce — zależnie od gatunku. Następstwem tej zwyżki było podrożenie benzyny o ½—2 ct. na gallonie — w zależności od warunków lokalnych. Tak znaczna poprawa w cenach w pełni sezonu zimowego, w momencie kiedy spożycie jest może najmniejsze, wskazuje również na pomyślne widoki na przyszłość. Wzrost konsumcji jest tak znaczny, że równoważy w pełni ujemne skutki nadprodukcji. Niemniej jednak minie jeszcze sporo czasu, nim położenie przemysłu naftowego wyjaśni się całkowicie. Wskazana jest zatem mimo wszystko ostrożność co do wyprowadzania wniosków na dalszą przyszłość. Prezydent Roosevelt nie wyrzekł się bynajmniej zamiaru kontrolowania działalności przemysłu naftowego, a sekretarz stanu dla spraw wewnętrznych czeka tylko na sposobność, aby odzyskać utracone z chwilą upadku N. R. A. — wpływy. Na najbliższej sesji kongresu rozpatrywanych będzie cały szereg ustaw posiadających duże znaczenie dla przemysłu naftowego. Do najważniejszych należy t. zw. Lloyd Bill, który w celu wykluczenia współzawodnictwa między węglem a naftą, przewiduje opodatkowanie oleju pędnego i gazowego w wysokości ½ ct. na gallonie. Łatwo sobie wyobrazić jakie byłyby konsekwencje tego nowego podatku.

Wobec tego, że w Kalifornji nie ułożyły się warunki w ten sposób, jak oczekiwano — postanowiono w drugim tygodniu stycznia b. r. — zmniejszyć dzienną produkcję ropy na 600.000 baryłek (w dniach 4—11 stycznia b. r. średnia dzienna produkcja ropy wynosiła tam 682.000 baryłek). Aby jednak mogła nastąpić zdecydowana poprawa, musieliby wszyscy producenci zastosować się do tego zarządzenia. Z drugiej znów strony nie powiodły się rokowania o kodeks cen rynkowych i ceny benzyny na rynkach Pacyfiku spadły. Ceny su-

rowca w Kalifornji nie wykazywały w odnośnym czasie żadnych zmian na korzyść, co jest wynikiem trudności, na jakie natrafiają małe rafinerje chcąc się zaopatrzyć w surowiec na dogodnych warunkach.

Największe zainteresowanie wzbudziło w owym czasie ożywienie na rynkach południowych Gór Skalistych.

Sytuacja na rynkach Mid Continent'u kształtowała się w czasie od 11—18. I. b. r. w dalszym ciągu pomyślnie. Cena benzyny U. S. Motor 62 oct. podniosła się z 4.75—4.875 na 5.125 ct. za gallon. Benzyna 63—70 oct. zwyżkowała z 5.625—5.75 na 6.125 ct. za gallon. Zwyżka cen innych produktów stała się już tylko kwestją czasu.

Notowania cen na rynkach Golfu przedstawiają się podobnie. Benzyna zwyżkowała o 0.06—0.125 ct. na gallonie. Cena nafty „prime—white" utrzymywała się w dalszym ciągu. Ceny smarów nie wykazały w tym czasie żadnych zmian. Transakcje na rynkach Golfu były naogół ograniczone.

W tym samym czasie na rynkach rumuńskich panowała w dalszym ciągu tendencja zniżkowa. Benzynę lżejszą notowano po 52 sh, podczas gdy w końcu października ub. r. cena jej wynosiła 71 ct. Benzyna ciężka spadła w cenie z 54/6 sh na 41 sh. Nastąpiło zatem zrównanie się cen rumuńskich z amerykańskiemi. Produkcja rumuńska wynosiła w grudniu ub. r. 712.000 tonn. Odwiercono tam 27.000 metrów.

Wahania cen powstałe wskutek zwyżki ceny ropy, choć były rzeczą nieuniknioną, mogą mieć również niekorzystne następstwa.

Z wyjątkiem Kalifornji, która spowodu wyjątkowego położenia, nie mogła równocześnie z innemi miejscowościami naftowemi podnieść cen rynkowych — na wszystkich innych rynkach benzyna w tygodniu kończącym się 11. I. b. r. — zwyżkowała przeciętnie o ½ ct. na gallonie. Również w cenie nafty dała się zauważyć pewna zwyżka, podczas gdy ceny oleju pędnego i smarowego utrzymały się na poprzednim poziomie.

Warunki panujące na rynkach wschodnich Gór Skalistych przynajmniej do tego czasu nie dały się odczuć na rynkach kalifornijskich. Również nie dały oczekiwanych rezultatów wysiłki znacznej części producentów zmierzające do podniesienia cen, a to dlatego, że nie rozporządzają oni żadnemi środkami, przy pomocy których mogliby zmusić małych producentów do niezbędnego ograniczenia produkcji. Plan produkcyjny na pierwsze półrocze b. r. przewiduje ograniczenie wydobycia przeciętnie do 550.000 baryłek dziennie. W grudniu ub. r. przeciętna dzienna produkcja wynosiła 680.251 baryłek. Jeżeli wyniesie ona w pierwszych miesiącach b. r. 670.000 baryłek dziennie, to już 1 kwietnia b. r., albo nawet i wcześniej, nie będą gromadzić się żadne dalsze zapasy.

W tygodniu kończącym się 18. I. b. r., średnia dzienna produkcja kalifornijska wynosiła 684.000 baryłek. Wskutek tego 6 największych towarzystw naftowych dąży wszelkiemi sposobami do znacznego ograniczenia produkcji, która miałaby wynosić 537.000 dziennie. Ażeby niedopuścić do wyzyskania przez drobnych producentów wytworzonej w ten sposób sytuacji — Standard Oil of California przystosował do niej cenę ropy. Pociągnięcie to miało na celu przeszkodzenie ewentualnym próbom podbijania cen.

Sytuacja na rynkach amerykańskich pogorszyła się o tyle, że w tygodniu kończącym się 18. I. b. r. wzrosła tak produkcja surowca jak i wytwórczość produktów końcowych. Przeciętna dzienna produkcja ropy wynosiła w powyższym tygodniu — 2,833.000 baryłek, t. j. o 23.450 baryłek więcej, niżeli w tygodniu poprzednim. Wytwórczość rafineryjna wzrosła w odnośnym czasie o 105.000 baryłek. Przeciętna dzienna przeróbka rafineryjna wynosiła 2,800.000 baryłek. Zapasy benzyny wynosiły 58,779.000 baryłek, podczas gdy w tygodniu poprzednim — 57,235.000 baryłek.

Na rynkach Golfu nie zanotowano żadnych zmian w cenach w czasie od dnia 17—24. I. b. r. Warunki rynkowe również nie uległy zmianie.

Również z końcem stycznia b. r. sytuacja na amerykańskich rynkach naftowych kształtowała się w dalszym ciągu pomyślnie. Produkcja utrzymała się na poziomie zupełnie niezagrażającym cenom rynkowym, a także zapasy nie wywarły na nie ujemnego wpływu. Sezonowy wzrost zapasów okazał się zupełnie normalny, a zapasy surowca od pewnego czasu prawie się nie zmieniły. Konsumcja benzyny oczywiście spadła, co jest w sezonie zimowym zjawiskiem zupełnie naturalnem. Popyt natomiast na olej pędny i naftę świetlną był bardzo duży. Jeżeli na przeszkodzie nie stanie wzrost produkcji ropy w najbliższym czasie, to należy oczekiwać znacznego zmniejszenia się zapasów oleju pędnego, gdyż spożycie tego produktu — używanego tak dla celów domowych, jak i przemysłowych — ustawicznie wzrasta. Spożycie benzyny spadło w obecnym sezonie zimowym w stopniu znacznie mniejszym niż w latach poprzednich, wskutek tego zapasy jej nie wykazywały znaczniejszych zmian i nie wykraczały poza poziom normalny.

Wedle przypuszczeń A. P. I. zapotrzebowanie amerykańskie wyniesie w pierwszym kwartale b. r. 95 miljonów baryłek, podczas gdy w tym samym okresie ub. r. zużyto 87 miljonów baryłek, t. j. mniej o 9.2%.

Nastąpiło w końcu stycznia b. r. projektowane przedtem ograniczenie produkcji i ustalenie jej, począwszy od dnia 10 lutego b. r. średnio na poziomie 537.000 baryłek dziennie.

Również i w tym czasie sytuacja na rynkach Mid Continent'u nie uległa zmianie. Ceny benzyny i nafty pozostały te same. Zwyżkowała jedynie cena benzyny surowej o ¼ ct. na gallonie i oleju pędnego o 2½ ct. na baryłce.

Na rynkach rumuńskich nastąpiła ponowna zniżka cen. Cena benzyny lekkiej spadła na 48/— sh zł., ciężkiej na 35/— sh zł. — za tonnę. Powyższy poziom cen był jednym z najniższych w ostatnich latach.

Na początku lutego nie zaszły żadne zmiany na amerykańskich rynkach naftowych. W tygodniu kończącym się 1. II. b. r., przeciętna dzienna produkcja wynosiła 2,815,550 baryłek, gdy tymczasem wedle ustalenia przez Biuro Górnicze na odnośny

tydzień — wynosić miała 2,648.100 baryłek. Na okres pierwszego kwartału b. r. określono wysokość przeciętnej dziennej produkcji na 2,682.000 baryłek. Odpowiednio większe były również w powyższym tygodniu dostawy do rafineryj. Przewidywano zwiększenie się z tego powodu zapasów, zwłaszcza benzyny, które wynosiły zamiast przewidywanych 60,230.000 baryłek — 62,627.000. Jeżeli sytuacja pod tym względem nie ulegnie zmianie, to przewidywany stan zapasów na dzień 31. III. b. r. zostanie znacznie przekroczony. Zapasy surowca wynosiły w odnośnym czasie 16 miljonów baryłek.

Na rynkach Mid Continent'u zaznaczyła się tendencja zwyżkowa dla oleju pędnego. Zmniejszony równocześnie popyt na benzynę nie wywołał zniżki jej ceny.

Ceny na rynkach Golfu nie uległy w powyższym okresie żadnym zmianom. Nie jest jednak wykluczone, a nawet należy się z tem liczyć, że silna zniżka cen rumuńskich wywrze na nie niekorzystny wpływ.

Na rynkach rumuńskich trwa w dalszym ciągu tendencja zniżkowa. Ceny spadły poniżej poziomu cen amerykańskich.

W Stanach Zjednoczonych wzrosło w stopniu bardzo znacznym, pod wpływem warunków atmosferycznych, zapotrzebowanie na wszystkie gatunki oleju pędnego, równocześnie zmniejszyła się analogicznie sprzedaż benzyny.

W tygodniu, który minął 8. II. b. r., przeciętna dzienna produkcja zmniejszyła się o 51.800 baryłek, zaś dzienne dostawy do rafineryj o 60.000 baryłek.

Jako rezultat wprowadzonych ograniczeń, przeciętna dzienna produkcja kalifornijska spadła z 675.000 na 624.300 baryłek.

Z dniem 8. II. b. r. wprowadzono nowy sposób obliczania zapasów. Okazało się, że zapasy benzyny wzrosły, wynosiły bowiem w tym dniu 64,738.000 baryłek, t. j. o 1,378.000 więcej według obliczenia nowym systemem, a o 2,104.000 — starym. Zapasy oleju pędnego spadły w tym czasie ze 100,126.000 baryłek na 99,231.000.

W odnośnym tygodniu spożycie benzyny było — mimo niekorzystnych warunków atmosferycznych — większe o 9%, niż w tym samym czasie w roku 1935.

Przeciętna dzienna produkcja naftowa w Kalifornji wynosiła dnia 8. II. b. r. 589.150 baryłek, t. j. o 86.000 baryłek mniej, niż w tygodniu poprzednim.

Na rynkach Mid Continent'u nie zaszły w odnośnym czasie żadne większe zmiany. Podczas gdy ceny oleju pędnego nie uległy zmianom — ceny benzyny pod wpływem zmniejszonego zapotrzebowania nieznacznie spadły.

Na rynkach Golfu sytuacja naogół niezmieniona. Spadła jedynie cena nafty 41/43 „prime—white" o 0.7 ct. na gallonie. W cenach smarów odchylenia minimalne.

Ceny na rynkach rumuńskich uległy ponownemu osłabieniu, z widoczną jednak skłonnością do opanowania tej zniżki.

W drugiej połowie stycznia i w lutym b. r. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

16. I. — benzyna lekka 52/— sh, benzyna ciężka 41/— sh, nafta 24/— sh, olej gazowy 26/— sh — za tonnę. 23. I. — benzyna lekka 50/6 sh, benzyna ciężka 38/6 sh, nafta 23/6 sh, olej gazowy 25/6 sh — za tonnę. 30. I. — benzyna lekka 48/— sh, benzyna ciężka 35/— sh, nafta 24/— sh, olej gazowy 24/— sh — za tonnę. 6. II. — benzyna lekka 45/— sh, benzyna ciężka 33/6 sh, nafta 23/6 sh, olej gazowy 25/— sh — za tonnę. 13. II. — benzyna lekka 43/6 sh, benzyna ciężka 30/6 sh, nafta 23/— sh, olej gazowy 24/— sh — za tonnę. 20. II. — benzyna lekka 44/6 sh, benzyna ciężka 31/6 sh, nafta 23/6 sh, olej gazowy 23/6 sh — za tonnę. 27. II. — benzyna lekka 44/6 sh, benzyna ciężka 31/6 sh, nafta 23/6 sh, olej gazowy 23/6 sh — za tonnę.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Nowelizacja marcowej ustawy naftowej z roku 1932. Dekretem Prezydenta Rzplitej z dn. 14. I. 1936 r. Dz. U. R. P. 3/36, poz. 17, zmieniona została ustawa z dn. 18. III. 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym. Zmieniony tekst ustawy ogłoszony został w Dz. U. R. P. Nr. 7/36, poz. 83, w brzmieniu następującem:

Ustawa z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym.

Art. 1.

(1) W celu regulowania wydobycia i przerobu oleju skalnego (ropy naftowej) i gazu ziemnego, obrotu temi surowcami i produktami naftowemi, t. j. produktami, uzyskiwanemi z tych surowców, Ministrowi Przemysłu i Handlu przysługuje prawo do wydawania rozporządzeń i zarządzeń w zakresie:

a) wydawania, w razie uzasadnionej potrzeby, zakazów przywozu i wywozu oleju skalnego oraz zakazów przywozu produktów naftowych;

b) podwyższania i zniżania stawek celnych oraz zwalniania od ceł wymienionych wyżej surowców i produktów — w porozumieniu z Ministrem Skarbu;

c) scentralizowania w jednolitej organizacji całkowitego obrotu zagranicznego tak olejem skalnym, jakoteż produktami naftowemi;

d) regulowania cen oleju skalnego po wysłuchaniu zainteresowanych grup w drodze ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu arbitrażu; przepis ten nie dotyczy ropy bruttowej, zakupionej przez Państwową Fabrykę Olejów Mineralnych „Polmin" na podstawie ustawy z dnia 1 maja 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 55, poz. 387), która to ustawa zachowuje nadal swą moc prawną;

e) regulowania obrotu olejem skalnym w drodze zorganizowania producentów - rafinerów i rafinerów czystych z jednej strony, a producentów czystych oleju skalnego z drugiej, na zasadzie równorzędności obu tych grup, z zastrzeżeniem na wypadek powstania między niemi różnic arbitrażu, ustalanego przez Ministra Przemysłu i Handlu; przepis ten nie dotyczy ropy bruttowej, zakupionej przez Państwową Fabrykę Olejów Mineralnych „Polmin" na podstawie wymienionej w punkcie d) ustawy z dnia 1 maja 1923;

f) ustalania — po wysłuchaniu zainteresowanych grup — przydziału kontyngentów oleju skalnego dla poszczególnych zakładów przeróbczych, przy uwzględnieniu ich zdolności przeróbczej, oraz przy szczególnem uwzględnieniu przedsiębiorstw, posiadających własną produkcję oleju skalnego, wreszcie specjalnych warunków, będących w ruchu zakładów przeróbczych, należących do przedsiębiorstw mniejszych; przydzielone kontyngenty nie mogą być przenoszone na inne przedsiębiorstwa, ani też organizacje, z wyjątkiem kontyngentów, nieprzekraczających dla jednego przedsiębiorstwa 1.000 tonn rocznie, które z przyczyn uzasadnionych wolno będzie przenosić na inne przedsiębiorstwa lub organizacje za każdorazowem zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu, jednakowoż na okres nie dłuższy od lat 4, a po upływie tego terminu i te kontyngenty nie będą mogły być przenoszone; ropa bruttowa uważana jest za produkcję własną „Polminu";

g) ustalania globalnych kontyngentów produktów naftowych, przeznaczonych tak do zbycia na rynku wewnętrznym, jak i zagranicznym, i podziału tych kontyngentów pomiędzy poszczególne przedsiębiorstwa; te z przedsiębiorstw mniejszych, które wytwarzają rocznie do 4.000 tonn produktów naftowych, a których zakłady, według uznania Ministra Przemysłu i Handlu, nie są w możności wytwarzać produktów odpowiadających wymaganiom rynków zagranicznych, będą mogły zwalniać się od eksportu przez uiszczanie opłat wyrównawczych od ilości produktów sprzedanych w kraju ponad przyznany im kontyngent wewnętrzny; opłaty te określa Minister Przemysłu i Handlu w wysokości nieprzekraczającej różnicy między ceną krajową a eksportową danego produktu; uzyskane z opłat powyższych sumy mogą być przeznaczane przez Ministra Przemysłu i Handlu na rzecz popierania wiertnictwa naftowego lub rozdzielane pomiędzy przedsiębiorstwa, niekorzystające z powyższych zwolnień, w stosunku do ilości, o jakie ich kontyngent wewnętrzny uległ zmniejszeniu wskutek tych zwolnień;

h) ustalenia norm karnych za przekraczanie przyznanych poszczególnym zakładom kontyngentów sprzedaży produktów naftowych na rynek wewnętrzny w granicach do wysokości ceny krajowej danych produktów; przepis ten nie narusza ważności przepisu punktu g) niniejszego artykułu, dotyczącego zwalniania się od eksportu; fundusze, płynące z tych kar, Minister Przemysłu i Handlu przeznaczy na poparcie wiertnictwa naftowego;

i) tworzenia zapasów tak oleju skalnego, jak i produktów naftowych w równym stosunku do przyznawanych kontyngentów przeróbczych ropy, przy uznawaniu tych zapasów za równoważnik eksportu;

j) tworzenia i rozwiązywania przymusowych organizacyj przemysłu naftowego, obejmujących bądź jego całość, bądź poszczególne działy, przyczem winny być do tych organizacyj zastosowane wyłuszczone powyżej zasady; organizacja zaś przymusowa obrotu zagranicznego winna być utworzona najdalej w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, gdyby do tego terminu nie powstała tego rodzaju jednolita organizacja dobrowolna, odpowiadająca zasadzie, zawartej w punkcie c) niniejszego artykułu; statuty organizacyj przymusowych wydaje lub zatwierdza Minister Przemysłu i Handlu; statuty mogą nadawać tym organizacjom osobowość prawną i przewidywać powoływanie stałych sądów polubownych, jako właściwych do rozstrzygania wszystkich lub niektórych spraw spornych, wynikających z działalności tych organizacyj;

k) racjonalizacji przeróbki oleju skalnego — na wniosek właściwej organizacji przemysłu naftowego, powołanej na podstawie pkt. j);

l) regulowania — po wysłuchaniu organizacyj przemysłu naftowego — cen produktów naftowych na rynku wewnętrznym; w celu równomiernego rozłożenia skutków stąd płynących między wszystkie przedsiębiorstwa przeróbcze może być wprowadzone wspólne rozliczenie utargu;

m) zapobiegania marnotrawstwu naturalnych zasobów surowca naftowego, na wypadek odkrycia nowego złoża oleju skalnego, lub gazu ziemnego i uzyskania nadmiernej produkcji, przez zabezpieczenie racjonalnego zużycia możliwie całej produkcji oraz przez odpowiednie dostosowanie planu gospodarczego;

n) badań i kontroli wytwórczości, obrotów i zapasów tak surowców naftowych, jak i produktów, z nich uzyskiwanych;

o) dysponowania funduszami, powstałemi na zasadzie przepisów niniejszej ustawy, a przeznaczonemi na popieranie wiertnictwa naftowego; w tym celu Minister Przemysłu i Handlu może utworzyć Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego i nadać temu funduszowi charakter osoby prawnej.

(2) O zaliczeniu przedsiębiorstw do kategorji przedsiębiorstw mniejszych w rozumieniu ust. 1) pkt. f) i g) orzeka Minister Przemysłu i Handlu.

Art. 2.

Rozporządzenia i zarządzenia, regulujące obrót innemi płynnemi materjałami napędowemi, niż objęte art. 1, a w szczególności mieszankami

spirytusowemi, wydawane będą w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Rolnictwa.

Art. 3.

(1) Zarządy przedsiębiorstw naftowych produkcyjnych, przeróbczych i handlowych, oraz przedsiębiorstw handlujących innemi płynnemi materjałami napędowemi, są obowiązane na żądanie Ministra Przemysłu i Handlu do przedstawiania wszelkich ksiąg, rachunków i korespondencji, do udzielania wiadomości i okazywania urządzeń zakładowych i planów, odnoszących się do produkcji, przerobu, przechowywania, zbytu i dostawy surowca i produktów tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym, jak również odnoszących się do zastosowanych metod przemysłowych, ponoszonych kosztów własnych i uzyskiwanych cen.

(2) Co do stanu interesów badanych przedsiębiorstw oraz co do wszelkich wogóle faktów, stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, winna być zachowana ścisła poufność; dane te mogą być o tyle tylko ujawniane, o ile z natury rzeczy będzie to niezbędne przy tworzeniu organizacyj, wymienionych w art. 1 pod punktem j).

(3) Informacje, otrzymane przy przeprowadzaniu badań i kontroli, nie mogą być w żadnym razie użyte dla celów podatkowych.

Art. 4.

Koszty, połączone z zastosowaniem punktów j) oraz n) art. 1 niniejszej ustawy, może Minister Przemysłu i Handlu nałożyć na przedsiębiorstwa lub ich organizacje.

Art. 5.

(1) Winny naruszenia postanowień art. 3 niniejszej ustawy oraz rozporządzeń i zarządzeń, wydanych na jej podstawie, podlega karze grzywny do 3.000 zł. lub karze aresztu do 3 miesięcy albo obu karom łącznie.

(2) Kary wymierza Wyższy Urząd Górniczy, a jeżeli naruszenie nastąpiło w zakresie obowiązków, ciążących na zakładach handlowych, władze administracji ogólnej I instancji.

(3) Grzywny przeznacza się na popieranie wiertnictwa naftowego.

Art. 6.

Wszystkie należności, określone przez Ministra Przemysłu i Handlu na podstawie ustawy niniejszej, będą ściągane w drodze administracyjnej.

Art. 7.

(1) Z chwilą wejścia w życie niniejszej ustawy traci moc obowiązującą ustawa z dnia 10 kwietnia 1924 r. w przedmiocie zakazu wywozu ropy poza obszar celny Państwa (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 435).

(2) Ustawa niniejsza nie narusza mocy prawnej ustawy z dnia 2 maja 1919 r. o wyłącznem upoważnieniu Państwa do zakładania rurociągów, służących do prowadzenia gazów ziemnych, regulowania produkcji i zużytkowania jej (Dz. P. P. P. Nr. 39, poz. 292), oraz zmieniającego niektóre jej postanowienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 362).

Art. 8.

Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Art. 9.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nowe rozporządzenie w sprawie Polskiego Eksportu Naftowego. W Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 99, z dnia 13. II. b. r., ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 stycznia b. r. o organizacji przymusowej ,,Polski Eksport Naftowy'', treści następującej:

Na podstawie art. 1 pkt. a), c), g), h), j), k) ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym, zmienionej dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r., w jednolitem brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 83), zarządzam co następuje:

§ 1. Dla celów obrotu zagranicznego (przywóz i wywóz) olejem skalnym i produktami naftowemi utrzymuje się organizację przymusową ,,Polski Eksport Naftowy'' z siedzibą we Lwowie, powołaną do życia rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12 października 1932 r. w sprawie przymusowej organizacji obrotu zagranicznego olejem skalnym i produktami naftowemi (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 754).

§ 2. Organizacja ,,Polski Eksport Naftowy'' posiada osobowość prawną.

Statut organizacji i jego zmiany ogłasza się w Dzienniku Urzędowym ,,Monitor Polski''.

§ 3. Uczestnikami organizacji ,,Polski Eksport Naftowy'' są wszystkie, znajdujące się na terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej przedsiębiorstwa naftowo-rafineryjne, gazolinowe i inne, wytwarzające produkty naftowe.

§ 4. Nadzór nad organizacją ,,Polski Eksport Naftowy'' sprawuje Minister Przemysłu i Handlu przez powołanego przez siebie Komisarza Rządowego.

Szczegółowy zakres działalności i upoważnień Komisarza Rządowego określa statut organizacji ,,Polski Eksport Naftowy''.

§ 5. Koszty, połączone z nadzorem, sprawowanym przez Komisarza Rządowego, ponosi ,,Polski Eksport Naftowy'' w wysokości, ustalanej przez Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 6. Przedsiębiorstwa, należące do organizacji, obowiązane są wydzielać dla eksportu z wszystkich wytwarzanych przez siebie produktów określony procent wytwórczości. Ilości produktów, wydzielone dla eksportu, stanowią masę eksportową, która nie może być zbywana na rynku krajowym.

Stosunek masy eksportowej do wytwórczości, wyrażony w procencie, będzie oznaczany dla każdego produktu oddzielnie na podstawie danych statystycznych wytwórczości i zbytu krajowego. Szczegółowe zasady obliczeń ustala statut ,,Polskiego Eksportu Naftowego''.

Procenty masy eksportowej mogą być zmienione na wniosek Komisarza Rządowego w razie

poważnych zmian w produkcji surowca, konsumpcji wewnętrznej lub innych ważnych okoliczności.

Minister Przemysłu i Handlu może zarządzić, by masa eksportowa, przypadająca na przedsiębiorstwa, zrzeszone w dobrowolnych organizacjach, regulujących obrót krajowy, była obliczana dla tych przedsiębiorstw globalnie.

§ 7. Przedsiębiorstwa naftowo - rafineryjne, które według uznania Ministra Przemysłu i Handlu odpowiadają warunkom, wymienionym w art. 1 pkt. g) ustawy z 18 marca 1932 r. w brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r., będą mogły zwalniać się od eksportu przez uiszczanie opłat, wynoszących:

a) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 600 tonn rocznie — 10% różnicy między ceną krajową a eksportową danego produktu,
b) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 1.300 tonn rocznie — 40% tej różnicy,
c) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 3.000 tonn rocznie — 65% tej różnicy,
d) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 4.000 tonn rocznie — 75% tej różnicy.

§ 8. Przedsiębiorstwa gazolinowe, które według uznania Ministra Przemysłu i Handlu odpowiadają warunkom, wymienionym w art. 1 pkt. g) ustawy, będą mogły zwalniać się od eksportu przez uiszczanie opłat, wynoszących:

a) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 300 tonn rocznie — 10% różnicy między ceną krajową a eksportową danego produktu,
b) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 4.000 tonn rocznie — 80% tej różnicy.

§ 9. Przedsiębiorstwa, które chcą uzyskać uznanie Ministra Przemysłu i Handlu o zaliczeniu ich do przedsiębiorstw mniejszych, nie będących w możności wytwarzania produktów, odpowiadających wymaganiu rynków zagranicznych (art. 1 ust. (1), pkt. g) i ust. (2) ustawy), muszą składać za pośrednictwem Zarządu „Polskiego Eksportu Naftowego" podania wraz z oświadczeniem o zamierzonej wytwórczości w danym roku kalendarzowym.

Jeżeli na zasadzie orzeczenia Ministra Przemysłu i Handlu przedsiębiorstwu służy prawo korzystania ze zwolnień, wymienionych w §§ 7 i 8 rozporządzenia niniejszego, Zarząd „Polskiego Eksportu Naftowego" zaliczy je do odpowiedniej grupy, przewidzianej w tych paragrafach.

§ 10. Przedsiębiorstwa, które nie przerabiają surowca lub półproduktów we własnym zakładzie, lecz oddają je do przeróbki innym przedsiębiorstwom, nie mogą korzystać z ulg, przewidzianych w art. 1 pkt. g) zdaniu drugiem ustawy.

§ 11. Przedsiębiorstwa, zaliczone do jednej z grup, wymienionych w §§ 7 i 8 rozporządzenia niniejszego, mogą swą wytwórczość rozłożyć dowolnie na poszczególne miesiące roku kalendarzowego. Wysyłki na rynek krajowy w jednym miesiącu nie mogą być jednak większe:

a) dla przedsiębiorstw o wytwórczości do 600 tonn, a przedsiębiorstw gazolinowych do 300 tonn — niż jedna trzecia,
b) dla przedsiębiorstw o wytwórczości ponad 600 do 1.300 tonn, z wyłączeniem gazolinowych — niż jedna piąta,
c) dla przedsiębiorstw o wytwórczości powyżej 1.300 tonn do 4.000 tonn, a przedsiębiorstw gazolinowych powyżej 300 tonn do 4.000 tonn — niż jedna ósma, całorocznej wytwórczości, choćby z wytwórczości miesięcznej inaczej wynikało.

§ 12. Komisarz Rządowy zawiadamia organa kontroli skarbowej, sprawujące nadzór nad zakładami, o ilościach produktów, które poszczególne zakłady będą uprawnione wysyłać w danym miesiącu na rynek krajowy.

Odpis tego zawiadomienia otrzymuje właściwy zakład.

§ 13. Opłaty, przewidziane w §§ 7 i 8 rozporządzenia niniejszego, za ilości, zwolnione od eksportu i wysyłane w danym miesiącu na rynek krajowy, powinny być obliczane w miesiącu następnym.

Obliczenie to jest prowizoryczne i opiera się na cenach krajowych, ustalonych dla miesiąca obliczeniowego, oraz na cenach eksportowych za ostatni okres kwartalny, co do którego ustalono ceny.

Ostateczne obliczenie opłat przeprowadza się po upływie roku kalendarzowego na podstawie ostatecznego rozliczenia masy eksportowej.

Sposób obliczenia cen krajowych i eksportowych ustala statut „Polskiego Eksportu Naftowego".

Obliczenie opłat (wymiar opłat), sporządzone przez „Polski Eksport Naftowy", podpisuje Komisarz Rządowy.

§ 14. Uiszczenie opłaty powinno nastąpić w terminie dni 14-tu od dnia otrzymania wymiaru.

Komisarz Rządowy może odroczyć termin zapłaty najwyżej o dalsze dni trzydzieści.

W razie nieuiszczenia opłaty w terminie będą wstrzymane wysyłki z danego zakładu na rynek krajowy z masy eksportowej, aż do czasu zapłaty zaległych kwot.

Do zaległych sum będą doliczane odsetki zwłoki, w wysokości ½% miesięcznie, za czas od dnia powstania zaległości, aż do jej wyrównania. Opłata, niewpłacona w terminie, będzie ściągnięta wraz z odsetkami w drodze postępowania przymusowego w administracji.

§ 15. Od wymiaru opłat służy odwołanie do Ministra Przemysłu i Handlu. Odwołanie powinno być wniesione na ręce Komisarza Rządowego w ciągu dni 14-tu od dnia doręczenia wymiaru. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje obowiązku uiszczenia opłat.

§ 16. Opłaty, wynikające z obliczeń według § 13 rozporządzenia niniejszego, będą wnoszone do Pocztowej Kasy Oszczędności na rachunek specjalny pod nazwą „Fundusz Naftowy".

Sumy, uzyskane z tych opłat, przeznaczane będą według zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu:

a) na Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego, lub
b) rozdzielane między przedsiębiorstwa, niekorzystające ze zwolnień od eksportu (§§ 7 i 8), w stosunku do ilości, o jakie ich kontyngenty wewnętrzne uległy zmniejszeniu wskutek tych zwolnień.

W przypadku, przewidzianym w punkcie b), rozdział przeprowadza „Polski Eksport Naftowy" w sposób ustalony statutem.

§ 17. Obrót zagraniczny olejem skalnym może odbywać się jedynie przez organizację „Polski Eksport Naftowy", za każdorazowem zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu, po wysłuchaniu opinji interesowanych organizacyj przemysłu naftowego.

§ 18. Wszelki obrót zagraniczny produktami naftowemi poza organizacją „Polski Eksport Naftowy" jest wzbroniony. Eksport parafiny odbywa się wyłącznie przez „Polski Eksport Naftowy".

Szczegółowe postanowienia zawiera statut tej organizacji.

§ 19. Organizacją, uprawnioną do przedstawiania wniosków w sprawie racjonalizacji przeróbki oleju skalnego, stosownie do postanowień art. 1 ust. (1), pkt. k) ustawy jest „Polski Eksport Naftowy".

§ 20. Wysłanie na rynek krajowy większej ilości produktów od stwierdzonej przez Komisarza Rządowego w zawiadomieniu (§ 12) podlega grzywnie, odpowiadającej równowartości produktów, o które został przekroczony kontyngent. Równowartość ta będzie obliczona na zasadzie krajowej ceny hurtowej (§ 13 ust. 4) danego produktu z miesiąca, w którym nastąpiło przekroczenie.

Grzywny wymierza Komisarz Rządowy w trybie postępowania karno-administracyjnego. Wpływają one na rachunek Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego.

Pozatem naruszenie przepisów rozporządzenia niniejszego podlega karom, wymienionym w art. 5 ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym w brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r.

§ 21. Statut organizacji „Polski Eksport Naftowy" z dnia 31 marca 1933 r. („Monitor Polski" z dnia 4 kwietnia 1933 r. Nr. 78, poz. 101) pozostaje w mocy z uwzględnieniem zmian, wynikających z przepisów, wydanych do dnia wejścia w życie rozporządzenia niniejszego.

§ 22. Z chwilą wejścia w życie rozporządzenia niniejszego traci moc rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12 października 1932 r. w sprawie przymusowej organizacji obrotu zagranicznego olejem skalnym i produktami naftowemi (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 754) wraz ze zmieniającem je rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 5 maja 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 258), oraz rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 maja 1933 r. o udzielaniu zwolnień od eksportu produktów naftowych oraz uiszczaniu opłat za zwolnienie (Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 318), o ile przepisy tych rozporządzeń nie zostały już uchylone na mocy dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r. o zmianie ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym (Dz. U. R. P. Nr. 3, poz. 17).

Przepisy tych rozporządzeń stosuje się jednak nadal do stosunków i spraw niemi regulowanych, o ile stosunki te i sprawy odnoszą się do czasu przed dniem wejścia w życie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r., a w szczególności do spraw wykonania umów o eksport parafiny.

§ 23. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Przemysłu i Handlu: Roman Górecki.

Fundusz popierania wiertnictwa naftowego. W Dz. U. R. P. Nr. 18 z dnia 9 marca b. r., poz. 154 pojawiło się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 26 lutego 1936 r. o Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego — następującej treści:

Na podstawie art. 1 pkt. o) ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 7, poz. 83) zarządzam co następuje:

§ 1. Tworzy się Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego i nadaje mu się osobowość prawną.

Siedzibą Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego jest miasto Lwów.

§ 2. Na Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego składają się:
1) sumy, które w myśl art. 1 pkt. g) ustawy z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 306) należały się do dnia wejścia w życie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 stycznia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 3, poz. 17) z tytułu opłat specjalnych;
2) sumy, które w myśl art. 1 pkt. g) ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 83), należeć się będą z tytułu opłat wyrównawczych, jeżeli Minister Przemysłu i Handlu przeznaczy je na rzecz popierania wiertnictwa naftowego;
3) kary za przekroczenia przyznanych poszczególnym zakładom kontyngentów sprzedaży produktów naftowych na rynek wewnętrzny, wymierzane w myśl art. 5 ustawy z dnia 18 marca 1932 r.;
4) odsetki od lokat kapitałów Funduszu i udzielonych pożyczek;
5) inne przychody, które na podstawie odpowiednich tytułów prawnych mogą być na ten cel przeznaczone.

§ 3. Celem Funduszu jest popieranie drogą pożyczek lub subwencyj:
1) wierceń, podejmowanych w poszukiwaniu oleju skalnego (ropy naftowej);
2) prac badawczych, odnoszących się do górnictwa naftowego;
3) prac, mających na celu usprawnienie wiertnictwa naftowego;
4) publikacyj z dziedziny górnictwa naftowego.

§ 4. Pożyczki będą udzielane na poszczególne wiercenia, podejmowane w celu poszukiwania oleju skalnego, jeżeli wiercenia te — przedewszystkiem z uwagi na całokształt stosunków w przemyśle naftowym — będą uznane za racjonalne, to jest uzasadnione pod względem geologicznym, technicznym i gospodarczym.

Przy zachowaniu powyższej zasady pożyczki będą udzielane w szczególności na:

1) wiercenia poszukiwawcze, odpowiadające wymaganiom art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 listopada 1927 r. o popieraniu naftowego ruchu wiertniczego (Dz. U. R. P. Nr. 102, poz. 885); jeżeli Minister Przemysłu i Handlu oznaczy tereny, których zbadanie zapomocą wierceń uzna za szczególnie wskazane, wierceniom na tych terenach będzie przyznane pierwszeństwo;
2) wiercenia, nie mające w pełni charakteru poszukiwawczego, określonego w punkcie 1), zmierzające jednak do zbadania jakiegoś (choćby lokalnego) zagadnienia złożowego;
3) wiercenia, mające na celu rozwinięcie eksploatacji znanych już złóż oleju skalnego.

§ 5. Wysokość pożyczki na poszczególne wiercenie może wynosić najwyżej 60% uznanego przez Radę Funduszu (§ 8) preliminarza kosztów robocizny i rur wiertniczych.

Pożyczki będą wypłacane zdołu ratami za każde wywiercone pięćdziesiąt metrów; ostatnia rata zostanie wypłacona w stosunku do reszty metrów, faktycznie wywierconych.

W przypadku wyjątkowym, gdy dalsze pogłębianie jakiegoś odwiertu, wykonanego bez korzystania z pożyczki Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego, będzie uznane za szczególnie wskazane, może być przyznana pożyczka w wysokości, uwzględniającej także część kosztów odwiertu, dokonanego przed udzieleniem pożyczki, z zachowaniem jednak przepisu ustępu pierwszego.

§ 6. Pożyczki będą oprocentowane w wysokości 60% każdoczesnej dyskontowej stopy procentowej Banku Polskiego i będą spłacane po zakończeniu odwiertu. Wyższe odsetki mogą być zastrzeżone dla przypadków naruszenia zobowiązań umownych.

Pożyczki, udzielone na wiercenia, wymienione w § 4 pkt. 1), będą umorzone, jeżeli wiercenie, przeprowadzone zgodnie z warunkami umowy pożyczki, nie da produkcji.

W przypadkach, zasługujących na uwzględnienie, mogą być również umorzone w całości lub w części pożyczki, udzielone na wiercenia, wymienione w § 4 pkt. 1, 2 i 3, jeżeli nie dadzą produkcji o wartości, przewyższającej koszty eksploatacji.

Terminy i sposób spłaty, rodzaj i wysokość zabezpieczenia oraz inne szczegółowe warunki udzielanych pożyczek określa Rada Funduszu.

§ 7. Subwencje bezzwrotne mogą być udzielane na badania z zakresu: geologji naftowej (łącznie z pracami geofizycznemi), wiertnictwa naftowego oraz na publikacje z dziedziny górnictwa naftowego.

§ 8. Funduszem Popierania Wiertnictwa Naftowego zarządza Rada Funduszu, powołana przez Ministra Przemysłu i Handlu.

W szczególności Rada Funduszu:

1) opracowuje roczny ogólny plan działalności pożyczkowo - subwencyjnej, jego uzupełnienia i zmiany;
2) opracowuje roczny preliminarz wydatków, połączony z administracją Funduszu i wykonywaniem rozporządzenia niniejszego;
3) opracowuje w ramach rozporządzenia niniejszego ogólne zasady udzielania pożyczek, sposób ich spłaty, wymaganych zabezpieczeń i innych warunków umownych;
4) rozpatruje podania i podejmuje uchwały w sprawach pożyczek i subwencyj oraz ustala ich warunki szczegółowe;
5) opinjuje i stawia wnioski co do oznaczenia terenów, na których prowadzenie wierceń jest szczególnie wskazane (§ 4 pkt. 1).

Rada uprawniona jest do zasięgania opinji władz górniczych i fachowych instytucyj badawczych państwowych lub przez Państwo nadzorowanych.

§ 9. Rada Funduszu składa się z przewodniczącego oraz ośmiu do dziesięciu członków, powołanych przez Ministra Przemysłu i Handlu z grona reprezentantów nauki, samorządu gospodarczego przemysłowo - handlowego, przemysłu naftowego oraz władz górniczych.

Przewodniczącym Rady jest Prezes Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie, a w razie jego nieobecności lub niemożności pełnienia funkcyj — jego statutowo przewidziany zastępca w Urzędzie.

Mandaty członków Rady trwają do odwołania.

Do ważności uchwał wymagana jest obecność przewodniczącego i co najmniej połowy liczby członków. Uchwały zapadają większością głosów; w razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

Posiedzenia Rady zwołuje w miarę potrzeby przewodniczący.

Członkowie Rady otrzymują zwrot kosztów podróży i diety w wysokości, ustalonej w regulaminie Rady.

Działalność Rady normuje bliżej regulamin, wydany przez Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 10. Podania o pożyczki i subwencje należy wnosić do Rady Funduszu.

Rada Funduszu podawać będzie do wiadomości, za pośrednictwem prasy fachowej oraz interesowanych organizacyj, terminy wnoszenia podań oraz warunki, jakim mają one odpowiadać.

§ 11. Wszystkie uchwały Rady Funduszu będą przedstawiane przed ich wykonaniem Ministrowi Przemysłu i Handlu do zatwierdzenia.

Uchwały, zapadłe w sprawach, wymienionych w punkcie 4 § 8, będą uważane za zatwierdzone, jeżeli Minister Przemysłu i Handlu w ciągu dni 14-tu od ich przedstawienia nie zgłosi sprzeciwu.

§ 12. Przewodniczący Rady zastępuje Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego wobec władz, urzędów, sądów i osób prywatnych.

Nadto do obowiązków przewodniczącego należy:

1) przygotowywanie wniosków na posiedzenia Rady;
2) zwoływanie posiedzeń Rady, ustalanie porządku jej obrad i przewodniczenie obradom;
3) wykonywanie uchwał Rady;
4) nadzór nad wykonywaniem warunków udzielonych pożyczek;
5) przedstawianie uchwał Rady Ministrowi Przemysłu i Handlu;
6) składanie sprawozdań Ministrowi Przemysłu i Handlu z działalności Rady.

§ 13. Obowiązki, wymienione w § 12, przewodniczący pełni przy pomocy podległego mu Biura Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego, które mieści się przy Wyższym Urzędzie Górniczym we Lwowie.

Organizację Biura określi instrukcja, wydana przez Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 14. Nadzór nad wykonywaniem technicznych warunków umów sprawują okręgowe urzędy górnicze i w przypadku nieprzestrzegania tych warunków zawiadamiają o tem Fundusz.

§ 15. Nadzór nad działalnością Funduszu sprawuje Minister Przemysłu i Handlu, przyczem dla kontroli rachunkowej powoła Komisję Rewizyjną.

§ 16. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Przemysłu i Handlu: **Roman Górecki**

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

OD REDAKCJI. Dla braku miejsca również i obecnie zmuszeni jesteśmy przesunąć część materjału redakcyjnego, a między innemi i artykuł w sprawie nowelizacji ustawy marcowej — do następnego zeszytu.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Związku Polskich Przemysłowców Naftowych. Dnia 24 marca b. r. odbędzie się we Lwowie N. W. Zgromadzenie Z. P. P. N. celem dokonania wyboru jednego radcy do Izby Przemysłowo - Handlowej w Krakowie, w miejsce p. senatora Długosza, który z mandatu tego zrezygnował. Z. P. P. N. przyznane zostało, jak wiadomo, prawo powołania jednego radcy do tejże Izby.

Wyższy Urząd Górniczy we Lwowie. Biura tego Urzędu przeniesione zostały z ul. Kościuszki 7, na ul. Kraszewskiego 1.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w grudniu 1935 r.

Sprzedaż globalna produktów naftowych przekroczyła w roku 1935 od kilku lat poraz pierwszy — 3 lata poprzednie. Nie osiągnęła oczywiście jeszcze poziomu z roku 1931. W stosunku do tego roku była mniejsza o jakie 10%. Przechodząc do sprzedaży poszczególnych produktów, sytuacja przedstawiała się pod tym względem następująco:

W benzynie nastąpiło pogorszenie nietylko w stosunku do miesiąca poprzedniego, lecz również w stosunku do grudnia ub. r. Aczkolwiek spadek konsumcji benzyny zaliczyć należy na karb sezonu zimowego, to jednak nie w zupełności. Różnica bowiem w stosunku do analogicznego miesiąca roku ubiegłego jest zbyt znaczna, przekracza 850 t. Wynika z tego, że konsumcja benzyny wciąż spada. W porównaniu z rokiem 1934, sprzedano w roku bieżącym mniej o przeszło 300 t. W stosunku do roku 1931 — spadek spożycia benzyny był dość znaczny, gdyż wyniósł około 26%.

Również doznała pogorszenia konsumcja nafty świetlnej. Sprzedano bowiem w miesiącu sprawozdawczym mniej o blisko 500 cystern, niż w miesiącu poprzednim. W porównaniu z grudniem 1934 r. — spożycie nafty spadło o przeszło 1.900 t. Jest to spadek tak znaczny, że musi budzić niepokój. Okoliczność ta wskazuje na to, że trudno liczyć się z poważniejszym wzrostem konsumcji tego produktu, mimo przeprowadzonej w grudniu 1935 r. zniżki jego ceny. Należy raczej przypuszczać, że poziom sprzedaży nafty w roku 1935 jest kulminacyjnym. Trudno więc narazie liczyć na wyrównanie strat przemysłu wskutek zniżki ceny przez wzrost konsumcji.

W stosunku do roku 1934 — krajowa sprzedaż nafty wzrosła o 6.100 t. Różnica ta nie zrekompensowała strat poniesionych przez przemysł naftowy wskutek zniżki jej ceny w roku 1934, która jak wiadomo — była znaczna.

Zbyt oleju gazowego był w odnośnym miesiącu znacznie lepszy. W stosunku do listopada b. r.

konsumcja wzrosła o blisko 800 t, zaś w stosunku do grudnia ub. r. — o 1.100 t. Sprzedaż tego produktu przedstawiała się w pierwszem półroczu 1935 r. naogół słabo. Już jednak w trzecim kwartale, a zwłaszcza czwartym — nastąpiła zmiana na lepsze. W roku 1935 sprzedano nieco więcej, niż w roku poprzednim.

W sprzedaży olejów smarowych nastąpiło pogorszenie. W grudniu 1935 r. sprzedano o blisko 600 t mniej, niż w miesiącu poprzednim, więcej jednakowoż o przeszło 300 t, jak w analogicznym okresie zeszłorocznym. O ile sprzedaż olejów smarowych kształtowała się w pierwszem półroczu 1935 r. — zwyżkowo, o tyle znów w następnych miesiącach zaznaczyło się znaczne osłabienie. Również ta sprzedaż przewyższyła sprzedaż zeszłoroczną. Przewyżka wynosiła niespełna 600 t. Konsumcja olejów smarowych w roku 1935 zbliżyła się już do konsumcji z roku 1931 i była mniejsza już tylko o 160 t.

Parafiny sprzedano w grudniu 1935 r. mniej niż w miesiącu poprzednim o przeszło 200 t, lecz nieco więcej jak w grudniu 1934 r. Konsumcja parafiny rozwijała się w roku 1935 — naogół pomyślnie i również zbliżyła się do roku 1931. W stosunku do roku 1931 sprzedano mniej o 172 t.

Sprzedaż asfaltu osiągnęła w roku 1935 poziom najwyższy. W okresie sprawozdawczym zbyt oczywiście spadł, lecz jest to objaw zupełnie naturalny ze względu na sezon zimowy.

Naogół zatem sytuacja rynkowa doznała pogorszenia. Przypuszczalnie w znacznym stopniu przyczyniła się do osłabienia rynkowego rządowa akcja zniżkowa! Akcja ta bowiem wpłynęła wedle wszelkiego prawdopodobieństwa na powstrzymanie się ogółu od zakupów w oczekiwaniu na zniżkę wszystkich bez wyjątku produktów naftowych.

Tak samo eksport, który w ostatnich miesiącach dawał lepsze rezultaty, pod koniec roku 1935 pogorszył się znacznie, wskutek tego, że ceny rumuńskie miarodajne dla naszych obliczeń eksportowych, uległy znacznej obniżce i spadły poniżej cen amerykańskich, które były niższe od rumuńskich o około 40%.

Podajemy poniżej dokładny obraz kształtowania się cen rumuńskich, począwszy od dnia 14 grudnia 1935 r., ze względu na to, że ceny te podane zostały w części błędnie („Nafta" nr. 1/36, str. 29 i 30).

Miesiąc i rok	Benzyna lekka	Benzyna ciężka	Nafta	Olej gazowy
	sh w złocie za tonnę fob Constanza			
14 grudnia 1935 r.	65/—	50/—	29/—	26/6
15 grudnia 1934 r.	46/6	34/—	21/6	21/—
2 stycznia 1936 r.	58/—	44/6	25/—	27/—
3 stycznia 1935 r.	48/6	36/—	21/6	21/6
9 stycznia 1936 r.	57/—	43/6	24/6	26/—
10 stycznia 1935 r.	52/6	39/6	26/—	22/—

Polski przemysł naftowy w grudniu 1935 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Grudzień b. r. był lepszy pod tym względem od listopada b. r. Wydobyto bowiem o 1.402 cyst. więcej, niż w miesiącu poprzednim. W stosunku do grudnia 1934 r. wydobycie było mniejsze. Sytuacja w miesiącu sprawozdawczym, przedstawia się następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t o n n			
Jasło	**8.809**	**14**	**65**	**3.200**
W porówn. z XI. 35 r.	+ 275	+ 2	— 66	— 12
„ z XII. 34 r.	+ 520	+ 5	+ 15	— 1.522
Drohobycz				
Rej. borysławski[1])	**23.753**	**10**	**1.369**	
W porówn. z XI. 35 r.	+ 564	— 9	+ 915	
„ z XII. 34 r.	— 1.024	+ 4	— 15	
Inne miejscowości	**7.894**	**4**	**199**	
W porówn. z XI. 35 r.	+ 334	—	+ 11	
„ z XII. 34 r.	— 357	— 6	— 90	
Razem okr. Drohobycz	**31.647**	**14**	**1.568**	**13.415**
W porówn. z XI. 35 r.	+ 898	— 8	+ 96	+ 1.712
„ z XII. 34 r.	— 1.381	— 1	— 106	— 952
Stanisławów	**3.181**	**25**	**21**	**1.896**
W porówn. z XI. 35 r.	+ 229	— 1	+ 5	+ 485
„ z XII. 34 r.	+ 357	— 5	+ 1	+ 1.269
Razem	**43.637**	**53**	**1.654**	**18.511**
W porówn. z XI. 35 r.	+ 1.402	— 8	+ 35	+ 2.185
„ z XII. 34 r.	— 504	— 3	— 91	— 1.206

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w grudniu b. r. 1.408 t, t. j. tyle ile w listopadzie b. r. W stosunku do grudnia 1934 r. było mniejsze o 16 t.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	t o n n
Okręg Jasielski	284.1
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	1.021.—
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	770.—
Okręg Stanisławowski	102.6

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	kg.
Rejon borysławski	458.8
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	1.397.4
Wszystkie okręgi razem	253.3

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspedjowana. W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspedjowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

[1]) Bez Mraźnicy II.

Okręg		tonn
Jasło		8.570
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	184
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	422
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])		22.709
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	688
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	282
Inne miejscowości		7.639
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	376
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	71
Razem okr. Drohobycz		30.348
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	1.064
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	353
Stanisławów		2.650
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	24
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	27
Razem		41.568
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	1.272
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	97

Nowe wiercenia. W grudniu b. r. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 7 — w okręgu drohobyckim, 4 — w okręgu stanisławowskim, 1.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Okręg Drohobycki

Treść	Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	308	—	308
W pompowaniu	57	1.003	1.060
W łyżkowaniu	178	13	191
Wyłącznie gazowe	127	19	146
Razem w eksploatacji	670	1.036	1.706
W wierceniu	10	20	30
W wierceniu i eksploatacji	8	8	16
W instrumentacji i rekonstrukcji	28	15	43
Razem czynnych	716	1.079	1.795
W montowaniu	1	6	7
Zmontowane a nieuruchomione	3	2	5
Czasowo nieczynne	259	305	564
W likwidacji	5	5	10
Razem	984	1.397	2.381

Okręg

Treść	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Samopłynące	1	6	9	16
W tłokowaniu	308	31	11	350
W pompowaniu	1.060	1.062	125	2.247
W łyżkowaniu	191	96	104	391
W smoczkowaniu	—	10	—	10
Wyłącznie gazowe	146	37	11	194
Razem w eksploatacji	1.706	1.242	260	3.208
W wierceniu	30	41	12	83
W wierceniu i eksploatacji	16	29	10	55
W instrumentacji i rekonstrukcji	43	6	2	51
Razem czynnych	1.795	1.318	284	3.397
W montowaniu	7	—	4	11
Zmontowane a nieuruchomione	5	—	2	7
Czasowo nieczynne	564	130	39	733
W likwidacji	10	6	6	22
Razem	2.381	1.454	335	4.170

[1]) Bez Mraźnicy II.

Ruch wiertniczy. Odwiercono w grudniu b. r. ogółem 7.378 m, czyli o 1.383 m mniej, jak w listopadzie b. r. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg		metry
Jasło		3.227
Drohobycz		
Rej. borysławski		850
Inne miejscowości		2.181
Razem okr. Drohobycz		3.031
Stanisławów		1.120
Razem		7.378
W porównaniu z tym samym miesiącem ub. r.	+	676

Stan zatrudnienia na kopalniach. W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	
Jasło	2.845
Drohobycz	
Rej. borysławski	3.723
Inne miejscowości	1.646
Razem okr. Drohobycz	5.369
Stanisławów	959
Razem	9.173

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była w grudniu b. r. następująca w poszczególnych okręgach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
Jasło	12.965	2.785	186	2.995
Drohobycz				
Rej. borysławski	11.334			
Daszawa i Gelsendorf	14.736			
Inne miejscowości	1.718			
Razem okr. Drohobycz	27.788	8.108	96	19.584
Stanisławów	3.767	3.042	265	460
Razem	44.521	13.935	547	23.039
W porówn. z XI. 35 r.	+ 2.214	+ 630	— 11	— 5.404
„ z XII. 34 r.	+ 1.498	—10.246	— 70	+ 4.814

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	m^3/min.
Jasło	290.5
Drohobycz	622.5
Stanisławów	84.4

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafinerjach. Rafinerje przerobiły w grudniu b. r. 42.606 t ropy naftowej, z czego wytworzono:

	1935 r. XI.	1935 r. XII.	1934 r. XII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	6.860	6.711	6.457
Nafta	12.059	11.977	12.474
Olej gazowy i opałowy	7.348	8.385	7.732
Oleje smarowe	5.840	6.118	5.349
Parafina i świece	2.045	2.065	2.254
Ogólna wytwórczość	37.115	39.091	37.647

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1935 r. XI.	1935 r. XII.	1934 r. XII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	5.063	4.169	5.022
Nafta	15.146	14.653	16.555
Olej gazowy i opałowy	4.828	5.607	4.510
Oleje smarowe	3.716	3.132	2.817
Parafina i świece	953	711	691
Wszystkich produktów razem	31.620	29.545	31.176

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport zagranicę, była następująca:

	1935 r. XI.	1935 r. XII.	1934 r. XII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	2.153	2.828	8.441
Nafta	3.816	3.670	4.842
Olej gazowy i opałowy	3.728	3.488	3.712
Oleje smarowe	464	881	2.860
Parafina i świece	1.645	1.323	1.162
Wszystkich produktów razem	12.033	12.551	21.201

Zapasy w rafinerjach. Zapasy produktów naftowych w rafinerjach wynosiły:

	1935 r. XI.	1935 r. XII.	1934 r. XII.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	16.974	18.997	11.889
Nafta	33.044	26.695	37.178
Olej gazowy i opałowy	7.447	6.755	7.681
Oleje smarowe	67.430	69.526	60.650
Parafina i świece	2.484	2.515	4.864
Wszyst. produktów razem	180.651	178.668	174.462

Zapasy ropy w rafinerjach. Zapasy te wynosiły w końcu grudnia b. r. 21.102 t, t. j. mniej o 2.068 t jak w końcu listopada b. r. i o 6.436 t mniej jak w końcu grudnia ub. r.

Zatrudnienie w rafinerjach. Rafinerje zatrudniały w grudniu b. r. ogółem 3.219 robotników, z tej liczby przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.160.

Rafinerje czynne. W grudniu b. r. czynnych było 26 fabryk rafineryjnych.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w grudniu b. r. 23.530.140 m^3, w listopadzie b. r. 22.747.528 m^3, w grudniu ub. r. 24.737.537 m^3.

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w grudniu b. r. 3.515 t, w listopadzie b. r. 3.272 t, w grudniu ub. r. 3.521 t.

Ekspedycje. Wyekspedjowano w odnośnym miesiącu:

	1935 r. XI.	1935 r. XII.	1934 r. XII.
	t o n n		
Na rynek krajowy	401	438	444
Do innej rafinerji	1.749	1.864	2.041
Na eksport	24	23	41

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu grudnia b. r. 359 t, w końcu listopada b. r. 324 t, w końcu grudnia ub. r. 586 t.

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. W grudniu b. r. było w ruchu 25 fabryk, które zatrudniały 325 robotników.

Ceny ropy naftowej.

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg. f-my Vacuum Oil Co — luty 1936 r.

Ceny te nie uległy żadnym zmianom w stosunku do cen styczniowych (vide „Nafta" Nr. 2 — luty 1936 r., str. 76).

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — luty 1936 r.

Ceny te utrzymane zostały na poziomie cen styczniowych. Również nie zaszły żadne zmiany w odbiorze ropy przez „Polmin", (vide „Nafta" Nr. 2 — luty 1936 r. str. 76).

Cena gazu ziemnego.

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie dla zagłębia Borysław—Tustanowice — za luty b. r. na

4.61 groszy za 1 m^3.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

Wydawca: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kopernika 4, III. p.
Redaktor odpowiedzialny: Józef Szlemiński.
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.